BOLETIN OFICIAL

DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

AÑO XII.—NUM. 3276 | Buenos Aires, Sábado 17 de Septiembre de 1904 | REDACCION Y ADMINISTRACION MINISTERIO DE JUSTICIA É INSTRUCCIÓN PÚBLICA

EL "BOLETIN OFICIAL"

SUMARIO

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

I

Mensaje, Proyecto de Ley, Convenio é informes relativos á la adquisición del Puerto de La Plata.

Buenos Aires, Agosto 31 de 1904.

Honorable Congreso de la Nación.

A solicitud del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, el Poder Ejecutivo ha estudiado la conveniencia y posibilidad de adquirir el Puerto de La Plata.

Ese estudio se ha hecho con intervención de los asesores Técnicos de la Administración, y sus resultados demuestran que aquella operación consulta los intereses de la Nación, del Gobierno, del comercio, y los de la misma Provincia vendedora.

Entre otras razones, han influído en su ánimo, las siguientes:

El movimiento de las operaciones de importación y exportación que se efectúan por el Puerto de la Capital, han puesto en evidencia, desde algunos años atrás, que éste no responde por su capacidad, ni condiciones, á las necesidades crecientes de las industrias y del comercio nacional.

Presentado el serio problema de remediar tal estado de cosas y penetrado el Poder Ejecutivo de la importancia fundamental de la cuestión, encomendó á sus oficinas y Asesores Técnicos el estudio de las medidas que debía adoptarse para solucionarlo, no tan sólo con el criterio de la necesidad apremiante del presente, sino también con las de un porvenir no lejano, fáciles de prever y calcular.

Con el resultado del estudio practicado en cumplimiento de ese cometido, las oficinas informaron que las únicas maneras de arribar á la solución buscada, eran las de ejecutar obras de ampliación en el puerto actual, ó adquirir el de La Plata, ó construir otro al Sur de éste.

De estas soluciones, la primera era impracticable, pues el costo presupuesto de las obras, alcanzaba á una suma tan considerable, que el Tesoro no se hallaría en condiciones de soportar; y la tercera, presentaba el inconveniente de las fuertes erogaciones que habría que hacer para realizarlo, y de los trámites dilatorios, indispensables á la preparación de los proyectos respectivos y construcción de las obras.

Ahora bien: habiendo ofrecido el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, transferir al de la Nación la propiedad del Puerto de la Ensenada, como ya se ha dicho, el Poder Ejecutivo, después de maduro examen, se ha convencido de que su adquisición es conveniente, pues, con menor desembolso, y dentro de condiciones favorables para el Erario, permite la obtención de la obra complementaria que exige, con el carácter de urgente é imprescindible el movimiento comercial del Puerto de la Capital.

Estimada la capacidad actual de éste en 10.000.000 de toneladas de registro, aproximadamente, se ha sobrepasado ya esa cifra en el año anterior, y excederá, sin duda, en el presente á la de 12.000.000. Si en condiciones normales no bastaría la obra de que se dispone para responder á los servicios que debe prestar, la situación que crea tal circunstancia, se agrava por la existencia de diversas instalaciones que funcionan allí, tales como los Talleres de Marina y embarcaderos de hacienda que reducen, casi en un 50 °/. la extensión útil de los muelles del puerto. Además de dificultar seriamente por su ubicación el movimiento de los trenes que corren dentro del puerto y que no baja de seiscientos vagones diarios, los Talleres de Marina ocasionan también serios entorpecimientos á las operaciones de los buques que llegan al puerto. La estadía de numerosos barcos de guerra, la falta de baraderos para embarcaciones y otros accesorios indispensables, de que no es posible dotarlos por la falta de espacio suficiente, hacen que las mismas instalaciones de los Talleres, se resientan de la carencia de comodidades primordiales para su objeto, que es necesario proporcionarles en paraje más adecuado.

Por otra parte, la presencia en el centro de un puerto comercial de buques de guerra que contienen usualmente cantidades considerables de materias explosivas, entraña inminente peligro para las embarcaciones y aun para la misma población.

Si el movimiento de los buques se encuentra entorpecido por la insufienciente capacidad del puerto, hay otros servicios de indiscutible utilidad para el comercio, y que reportarían un fuerte ingreso al Fisco, que no se atienden por falta de instalaciones apropiadas y de espacio donde construirlas.

En efecto, el Puerto de la Capital no tiene un depósito de inflamables, y por tal causa, estos artículos se transportan á depósitos particulares, ubicados, en su mayoría, en el mismo Municipio, y en edificios inadecuados, que dejan á la población expuesta á graves eventualidades. Al mismo tiempo, el Fisco se priva de los derechos de almacenaje y eslingaje que perciben los propietarios de los depósitos, derechos que alcanzan á sumas de consideración. Basta mencionar que en el año pasado, tan sólo por el primer concepto, se ha cobrado más de $ 300.000, sin contar las facilidades que tal sistema presta al contrabando.

Sólo existe una instalación regular para almacenaje de carbón, el cual se descarga generalmente en lanchas para conducirlo á las barracas próximas al Riachuelo, salvo una pequeña parte destinada á los ferrocarriles y fábricas de gas, que se carga en vagones. Las diversas operaciones que origina el movimiento de este artículo de primera necesidad, se traducen en gastos que lo encarecen, y en una pérdida que se calcula en un 5 °/. por cada remoción.

La construcción de carboneras cerca de los muelles donde atracan los buques, además de presentar la ventaja de que el material se acumula próximo á ellos y escapa á la exacción de los gastos de acarreo, etc., de que se ha hecho mención, produciría al Erario una renta que puede estimarse en 400.000 pesos oro, mientras que el comercio economizaría la mitad de los gastos actuales, por lo menos.

La adquisición del Puerto de La Plata permitiría la construcción de todas estas instalaciones y la traslación de los Talleres de Marina y parte de los embarcaderos de hacienda, con positivas mejoras para los mismos, en beneficio público y con utilidades apreciables para el Tesoro.

El establecimiento de una zona franca, medida solicitada y buscada desde tiempo atrás, sería un complemento de las obras cuya ejecución permitiría la adquisición de que se trata. En todos los grandes puertos del mundo, se ha tenido presente este capítulo de la mayor utilidad para el desenvolvimiento industrial y comercial, y son grandes las ventajas que se conseguirían, dotando de ella al puerto. Su falta, obliga á todos los productos que se importan, á entrar directamente á los depósitos fiscales, de los cuales no los puede retirar el comerciante, sin el previo pago de los derechos aduaneros. Sin embargo, es á menudo indispensable someter á las mercaderías á diversas manipulaciones previas á su expedición, ya pa-

ra evitar averías ó deterioros, que no pueden salvarse más tarde, ya para darles otra forma con que pasen definitivamente al consumo. Los gastos que origina el transporte actual de esas mercaderías al depósito fiscal establecido al efecto, y que sólo sirve con limitaciones y trabas que no permiten la generalidad del procedimiento y pago de sellos, etc., fuera de las demoras consiguientes á toda esta tramitación obligada, ponen de manifiesto los inconvenientes con que tropieza el comercio en ese género de operaciones, que deberían estar protegidas por disposiciones liberales, fundadas en una razón de equidad y de conveniencia general.

V. H. encontrará en los informes adjuntos los fundamentos de las razones anteriores.

Pero, debo hacer presente á V. H. que lo que más ha influído en la decisión del Poder Ejecutivo, son las razones especiales siguientes:

Es una Provincia argentina la que vende.

El precio, es un simple traspaso de deuda por la cantidad de pesos 11.871.000 oro, cuyo servicio anual apenas alcanza á $ 534.195 oro.

La conveniencia de que sea siempre la Nación quien explote los puertos desde el primer día de construídos, ó después de un plazo determinado, cuando hayan sido concedidos á otros, por no poder aquélla hacerlos por su cuenta.

Y, por último, la insuficiencia notoria del Puerto de la Capital, construído para un movimiento inferior en dos millones de toneladas al que hoy se realiza por él.

Cierto es que, á más del precio de compra, habrá que invertir pesos 4.000.000 oro en reparaciones y obras complementarias, que permitirán trasladar pronto al Puerto de La Plata ciertas instalaciones que perturban, unas el buen servicio del de la Capital, y otras que, por su insuficiencia, no producen al Fisco las rentas de que son susceptibles; de modo que ese gasto traería, como consecuencia inmediata, el desahogo del Puerto de Buenos Aires y llevar las entradas líquidas del Puerto de La Plata, que ahora son insignificantes, á $ 450.000 oro, aproximadamente.

La suma mencionada, podría cubrirse con títulos del mismo tipo que los de la parte de la deuda de la Provincia de Buenos Aires, que la Nación tomaría á su cargo, ó sea de 4 % de interés y 1/2 % de amortización anual.

Pero, la nacionalización del Puerto de la Ensenada, es una parte del plan que es necesario realizar, para resolver las cuestiones portuarias y de la navegabilidad del Río de la Plata, cuya solución conviene dejar planteada, por lo menos, en esta oportunidad, ya que por haber carecido de recursos, primero, y por falta de tiempo, después, no le ha sido posible á esta Administración solicitar de V. H. la autorización para realizar las obras correspondientes.

Por la Ley N° 4170, de fecha 9 de Enero del año ppdo., determinó V. H. los trabajos portuarios y de canalización que debían ejecutarse en los ríos Paraná hasta Corrientes, y Uruguay hasta Concordia. Pero, si esa ley resuelve esas cuestiones en aquellos ríos hasta su desembocadura en el Plata, ha dejado en pie la relativa á la parte del Delta y del Plata al Sudeste del Paraná-Guazú y del Río Bravo.

La Ley N° 3657, dictada con fecha 28 de Diciembre de 1897 con carácter imperativo y sin obedecer á un plan ó propósito coordinado, no respondía sino á una solución transitoria, sin mayor alcance que el de mejorar, relativamente, de una manera deficiente, el acceso de los puertos del Río Paraná en sus comunicaciones con Ultramar. La tendencia de todos los pueblos y gobiernos, impulsados por la necesidad de fomentar y desarrollar el comercio, facilitando á la colocación de los productos de cada país para que la lucha y la concurrencia internacional sean eficaces y provechosas, ha traído como consecuencia la construcción y profundización de canales de navegación y el aumento siempre creciente del tonelaje de los buques; á fin de obtener las mayores economías en el costo de los transportes, beneficiando directamente á la producción y haciendo más ventajosa la competencia en favor del país que dispone de mayores facilidades en sus comunicaciones. Dentro de esos puntos de vista, la canalización de Martín García no llena ciertamente aquellas aspiraciones, desde que sólo á costa de grandes sacrificios podría profundizarse esa vía, sin alcanzar resultado práctico alguno, porque el tráfico directo hasta el Océano, se encontraría detenido por los grandes bancos que se encuentran entre éste y aquél.

La misma Ley N° 4170, dispone el dragado del Canal Norte del Puerto de la Capital hasta una profundidad efectiva de 23 pies. Pero, también esa obra sólo importaría un mejoramiento relativo de su condición actual, con grandes gastos para su conservación, si se tiene presente que el relleno, muy considerable actualmente, aumentaría en una proporción mucho mayor que la de su ahondamiento, dada la composición del lecho del río; y que sólo podría disminuir su costo por medio de defensas ó enfajinados laterales que exigirían una erogación de varios millones de pesos oro.

Si no se ha encontrado aún la solución definitiva del acceso al Puerto de Buenos Aires y al Río Paraná para que los buques de ultramar de gran porte puedan tomar las cargas de exportación tan cerca de los lugares de producción como sea posible y entreguen las de importación en las proximidades de los centros de consumo, hay necesidad de encarar ese problema en forma tal, que la solución asegure la realización de aquellos propósitos:

La nacionalización del Puerto de la Ensenada es, como se ha dicho, un detalle y un principio de ejecución de la idea general que debe llevarse á cabo y que, á la vez que complementa el Puerto de la Capital, constituye un acto de previsión y una legítima defensa de los intereses comerciales, que pueden ser lesionados por las construcciones que actualmente se hacen en el de Montevideo.

El Puerto nacional verdaderamente de ultramar, debe buscarse entonces tan adentro del Río de la Plata como sea posible y en manera alguna al Sur, pues, la ventaja de mayores profundidades naturales, más fáciles de obtener allí, no compensaría los gastos del transporte terrestre hacia el interior, siempre más oneroso que el fluvial ó el marítimo.

La adquisición del Puerto de la Ensenada se impone, no sólo por las consideraciones apuntadas al principio de este Mensaje, sino también para profundizarlo á 30 pies, lo que es fácil, dada su construcción, y para verificar los estudios que han de revelar, seguramente, dados los antecedentes y observaciones preliminares existentes, la posibilidad de llevar más al Sur esa misma profundidad en condiciones razonables, salvando los obstáculos é inconvenientes de Punta de Indio.

Pero, si bien la adquisición de aquel Puerto y la profundización de las aguas en la forma indicada, solucionan una parte de estas cuestiones, es necesario también resolverlas en lo que afecta al de la Capital y á los ríos Paraná y Uruguay. El modo más fácil y económico de alcanzar ese objeto, es el de la construcción de un canal que, arrancando del primero de aquellos puertos, siga la costa del río, pase al Este del malecón exterior del de la Capital y continúe hasta terminar en un punto conveniente del Paraná de Las Palmas. Los gastos de conservación de tal canal, serían insignificantes considerados en absoluto, y más aun comparados con los que exigen los Canales del Norte y de Martín García. Ofrecería mayores ventajas para una navegación regular, y una más positiva aún en lo referente á la soberanía y defensa de la Nación, por ser una vía navegable bajo la exclusiva y absoluta jurisdicción de ésta, y exenta de los inconvenientes y dificultades que presentan día á día los canales de Martín García.

Los reconocimientos y estudios preliminares existentes permiten, desde ya, anticipar que la obra es factible, técnica y económicamente considerada, con una profundidad de 7,62 metros (25 pies).

Preparadas las bases correspondientes, podría llamarse á licitación pública para la construcción, dividiéndola en dos secciones, limitando por ahora el ancho del canal á 50 metros, pero, de manera que sea posible ensancharlo hasta cien metros, con cuyo objeto se levantaría el malecón de defensa á esa distancia del costado Oeste; la primera sección comprendería el trayecto desde el Puerto de la Ensenada, hasta el de la Capital, y al pasar por su frente se dejaría libre el espacio necesario, también al Oeste para el futuro ensanche de aquél. La segunda sección, siguiendo aproximadamente el trazado que proyectara hace algunos años el Ingeniero Mitre, arrancaría desde el Puerto de la Capital, iría á empalmar con el Paraná de Las Palmas en las proximidades de Campana, y desde allí, á la vez que se dragasen los pasos del Río Paraná hasta el Rosario, para darles 1,22 metros más de profundidad, que lo establecido por la Ley N° 3885, llevándola á 7,60 metros equivalente á 25 pies, se establecería una comunicación directa con el Río Uruguay, en su confluencia con el Guazú ó el Bravo, de 5,79 metros de profundidad (19 pies). Construído en su totalidad el canal y entregado al servicio público, no habría que ocuparse ya de los canales de Martín García, que en su estado natural darían paso siempre al cabotaje; mientras que convendría conservar el canal del Norte del Puerto de la Capital, sólo á una profundidad de 3,66 metros (12 pies), substituyendo las boyas luminosas establecidas en ellos por boyas comunes, y colocando aquéllas entre los puertos del Paraná y Corrientes. Se economizarían así, las fuertes erogaciones que actualmente demanda la canalización y el balizamiento, desde que todos sus servicios se harían en mejores condiciones con el canal que se indica.

Respecto de la faz económica de la construcción, puede ésta llevarse á cabo sin sacrificio para el país, pagándose desahogadamente con lo que la explotación de las obras produzca. Puede anticiparse también, según informaciones preliminares recogidas, que hay disponibles capitales extranjeros para ejecutar la obra por cuenta de la Nación, á pagarse con certificados mensuales, por trabajos realizados, que devengarían un interés de 4 % anual desde la fecha de su otorgamiento.

Concluída cada sección del canal, aquellos certificados se canjearían por títulos de la deuda externa de la misma renta, y 3 % de amortización acumulativa anual, debiendo esta última empezar á hacerse efectiva dos años después de emitidos

los títulos. Los intereses devengados por los certificados se abonarían también en los mismos títulos.

Para el servicio de éstos se afectarían los siguientes recursos: El producido de la explotación de las obras; el de carboneras y depósitos de inflamables, próximos á la Capital, que deberían construirse por cuenta del Estado. Debe advertirse que una sanción Legislativa había dispuesto que estos últimos fuesen construídos á la entrada de la Dársena Norte, en el lecho del Río, con un costo de $ 6.000.000 oro. Se calculaba que su explotación daría para cubrir 6 % de intereses y 1 % de amortización, mientras que sobre la margen Oeste del canal no costarían las mismas obras ni la mitad de aquella suma y que su rendimiento sería, por lo menos, el mismo calculado para aquéllos. El de los arrendamientos de los terrenos que acrezcan al Fisco por concepto del canal, así como los impuestos de contribución directa y patentes á cargo de los establecimientos industriales y otras instalaciones particulares, que temporariamente se autorizara á levantar en ellos, las utilidades que correspondan á la Nación por la Ley 3885, así como el producido de las obras mandandas construir por la N° 4170; el remanente que dejase la explotación del Puerto de la Ensenada una vez pagada sus mejoras, gastos de profundización y el servicio de la deuda que ha originado su adquisición; el producido de los recursos creados por la Ley N° 4170, cuyos efectos, en esa par te se prorrogarían por dos años más desde la fecha de su vencimiento; y finalmente, las cantidades que se economizarían en la conservación de los canales de Martín García y del Puerto de la Capital, aplicándose también al mismo objeto la cantidad votada en la primera parte del Inciso 1°, Art. 2° de la Ley 4170.

Conviene dejar constancia de que los terrenos que por las obras acrecieran al Estado, y cuya superficie se estima en 30 000.000 de metros cuadrados, más ó menos, se conservarían de propiedad de éste; y que los establecimientos é instalaciones particulares que en ellos se autorizasen, pasarían al dominio nacional; sin indemnización alguna, después de vencido el término de explotación privada que se estipulase.

La administración actual al terminar su período, y sin tiempo para iniciar la realización de todo el plan que deja esbozado, y que es el resultado de seis años de estudios, ha creído, sin embargo, que debía dejarlo consignado, brevemente, como lo hace, pues, á su juicio él salva las dificultades que entorpecen la navegación en el Río de la Plata y el acceso fácil á sus dos grandes afluentes y puede servir, por lo menos, como antecedentes para la solución definitiva de estas cuestiones.

Por las diversas razones expuestas, el Poder Ejecutivo, se limita á someter á la consideración de V. H. el adjunto Proyecto de Ley, solicitando su sanción, y por el cual se le autoriza á realizar la adquisición del Puerto de la Ensenada, y á efectuar las obras complementarias que, como consecuencia de los fines que la motivan, correspondería llevar á cabo.

Como antecedentes del proyecto, se acompañan dos informes presentados conjuntamente por el Director General de Obras Hidráulicas y por el Ingeniero Jefe del Servicio de Conservación de Obras del Puerto de la Capital, referente uno al costo del Puerto de La Plata y á las condiciones en que se encuentran los terrenos del mismo, y el otro sobre el producto probable de aquél, una vez que se realizan las obras de que trata el proyecto. Igualmente, se adjunta un informe del doctor Leopoldo Basavilbaso referente á la situación legal de las concesiones y terrenos del mismo puerto.

Dios guarde á V. H.

JULIO A. ROCA.
EMILIO CIVIT.

—

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.—

Art. 1° Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar con el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, la transferencia del Puerto de La Plata, con todos sus terrenos, instalaciones y accesorios, á favor de la Nación, debiendo ésta, en compensación, hacerse cargo del servicio de una parte de la deuda externa de aquélla, de 4 % de interés y 1/2 % de amortización, por la cantidad de $ 11.871.000 oro.

El hecho de la cesión del puerto no supone el reconocimiento como de propiedad privada de los terrenos é instalaciones existentes en el poder de particulares sin título legal, y por el contrario, la Provincia transferirá á la Nación todos sus privilegios, derechos y acciones para hacerlos valer en la oportunidad, forma y modo que creyere conveniente.

Art. 2° Verificada la transferencia el Poder Ejecutivo con sus propios elementos ó por Empresa privada, en licitación pública procederá á adoptar por intermedio de los Ministerios respectivos, las medidas necesarias, á los siguientes objetos:

a) Restituir al Puerto de La Plata y canal de acceso las profundidades primitivas y restaurar las instalaciones y defensas actuales, pudiendo invertir hasta $ 2.000.000 oro sellado.

b) Estudiar un proyecto de profundización del puerto y canal de acceso, hasta el agua honda, á 8,23 metros (27 pies) y á 9,14 metros (30 pies), cuyos resultados someterá á la resolución del H. Congreso.

c) Establecer en el Puerto de La Plata ó en el de Buenos Aires, ó en ambos, si se encuentra conveniente, zonas francas, y lugares para depósitos particulares de ese carácter, en la forma que el Poder Ejecutivo considere más adecuado.

d) Trasladar al Puerto de La Plata los Talleres de Marina y fondeadero de los buques de guerra nacionales ó extranjeros.

e) Estudiar y reglamentar el establecimiento de carboneras, depósitos de inflamables y embarcaderos de animales en pie y otras instalaciones análogas, en ambos puertos, pudiendo invertir en la construcción de diques de inflamables y carboneras fiscales, hasta $ 2.000.000 oro sellado.

Art. 3° Los gastos que demande el cumplimiento de la presente Ley, serán cubiertos con el producido de la explotación del puerto, y subsidiariamente con rentas generales de la Nación, imputándose á la misma, mientras no sean incluídos en la de Presupuesto.

Art. 4° Queda derogada toda ley que se oponga á la presente.

Art. 5° Comuníquese, etc.

EMILIO. CIVIT.

—

El Ministro de Obras Públicas de la Nación, en representación del P. E. N., y el Gobernador de la Provincia de Buenos Aires han acordado las siguientes bases de un contrato ad referéndum, para la adquisición del Puerto de La Plata por parte de la Nación.

Art. 1° La Provincia de Buenos Aires vende á la Nación el Puerto de La Plata con sus diques, canales, escolleras, malecones, puentes para vías férreas y carreteras, siete galpones definitivos y un galpón provisorio, muro de circunvalación, infrastructuras para veinticinco galpones, cuarenta y ocho kilómetros y setecientos sesenta y seis metros de vía férrea con ciento ochenta cambios, con los acesorios siguientes:

Una mesa giratoria de 15 metros de diámetro.

4 Tanques de 10.000 litros, con sus correspondientes cañerías, 2 grúas y 1 malacate.

1 Báscula de 45 toneladas.

16 Semáforos de señales.

1 Estación Dock Central, andenes y el edificio del restaurant.

1 Embarcadero local para hacienda.

1 Depósito para carbón.

1 Abrigo en el Tiro Federal.

6 Casillas de Guardavía.

1 Barrera.

40 Vagones.

Interlocking en Hipódromo.

Alambrado.

Línea Telegráfica.

Instalación de maquinaria hidráulica con sus 1703 metros de vía para pescantes, 3100 metros de cañería de presión y 3130 metros de retorno, 17 aparatos de compensación, 33 válvulas de paso, 222 hidrantes, 28 guinches de 1 1/2 toneladas de poder, 17 cabrestantes y 48 poleas, edificio de la instalación de fuerza y anexos con 2 calderas Backock y Willckcok, dos máquinas de triple expansión de 250 caballos cada una, 2 reguladores de presión, etc. Oficinas para la Administración provincial y Aduanas, galpón para talleres y depósito, semáforo de señales, cábrias para faroles, galpón para revisación de equipajes, oficinas para la Subprefectura Marítima y para la inspección de ganado y para la inspección del puerto, casa-habitación del Jefe de movimiento, oficina Escribanía Marítima, galpón encomiendas y oficina de cargas, tren de dragado existente, etc.; y todas las instalaciones y obras existentes en la zona de terreno, que la Ley de 3 de Septiembre de 1883 destinó para su construcción y en la prolongación de esta zona hasta el Río de la Plata, con excepción de aquellas que hubieren sido construídas en los terrenos concedidos á Lavalle y Médici, á la Empresa de Muelles y Depósitos, del Frigorífico y del Mercado de Abasto sobre el Canal del Oeste y en los demás vendidos ó enajenados de otro modo, á particulares.

Art. 2° Quedan comprendidos en la venta: *a)* los terrenos que en el plano adjunto, firmado en doble ejemplar, por el Ministro de Obras Públicas de la Nación y el Gobernador de Buenos Aires, están situados dentro de las líneas carmín, interrumpidas por pequeñas cruces, denominadas «límites de la expropiación» y sus prolongaciones hasta el Río de la Plata, lindando por el fondo con la calle llamada «Límites del ejido», con las excepciones que establecerá el artículo siguiente; *b)* los terrenos, que en el mismo plano figuran con las denominaciones «anegadizos», entre el Río Santiago y el pueblo de la Ensenada, limitados al Oeste por el Arroyo Doña Flora, superficie aproximada (m^2 . 2.200.000) dos millones doscientos mil metros cuadrados, sin perjuicio de legítimos derechos de terceros; *c)* los que en el mismo plano figuran bajo la denominación «Terrenos Fiscales», comprendidos en la Isla y Monte Santiago, superficie aproximada (m^2 . 13.000.000) trece millones de metros cuadrados, sin perjuicio de legítimos derechos de terceros. Esta zona está limitada al Este por una línea paralela al Canal Santiago que arranque de la desembocadura del Arroyo Laureles en el Río Santiago.

Art. 3° Quedan exceptuados de la venta los terrenos siguientes, comprendidos en los que designa la letra *a* del artículo anterior:—1° Los concedidos á Lavalle y Médici, según las escrituras públicas de 27 de Abril y de 28 de Octubre de 1886 y de 12 de Abril y 11 de Junio de 1887 con una superficie de dos millones cuatrocientos mil metros cuadrados; 2° Los concedidos á la Empresa Muelles y Depósitos de La Plata con una superficie de ciento cincuenta y dos mil cuatrocientos diez metros cuadrados, según escritura pública de 11 de Septiembre de 1889; 3° El permutado á don Manuel Giménez, con una superficie de (84.370) ochenta y cuatro mil trescientos setenta metros cuadrados, según escritura pública de 30 de Abril de 1887; 4° Las seis manzanas que figuran en el plano mencionado con los nombres de Botet y Aravena y con la nota «vendido en remate», cuya superficie aproximada es de setenta mil metros cuadradros; 5° La manzana donada al Dr. Dardo Rocha, que figura en el plano citado con el nombre de (Wilson, Depósito de Carbón), cuya superficie es de diez y seis mil ochocientos noventa y nueve metros cuadrados; y otra media manzana próxima á la anterior , y entre el Canal Santiago y el puerto intermedio, con una superficie de seis mil trescientos treinta y cuatro metros cuadrados; 6° Varias manzanas y lotes de los terrenos inmediatos al Dique N° 1 de cabotaje y próximos al límite del ejido de la ciudad de La Plata, con una superficie aproximada de cuarenta mil metros cuadrados, que será determinada con precisión, fijándosele, además, su exacta ubicación dentro de los seis meses de la fecha de la promulgación de la Ley Nacional; 7° Los terrenos comprendidos dentro de la zona propia del puerto que no hayan sido expropiados aún por la Provincia.

Art. 4° La Provincia de Buenos Aires se obliga al saneamiento en caso de evicción, de todos los terrenos mencionados en el Art. 2° que no se hallen expresamente exceptuados en el Art. 3°.

Art. 5° La misma Provincia cede á la Nación todos los derechos y acciones que le correspondan respecto de los terrenos mencionados en los Nros. 1 y 2 del Art. 3°, que han sido enajenados por el Poder Ejecutivo sin autorización alguna de la Legislatura, incluyéndose en la cesión los derechos á los terraplenes, que puedan corresponderle como consecuencia de las cláusulas del contrato de la construcción del puerto.

Art. 6° La misma Provincia se obliga á levantar todas las hipotecas con que estén gravados á favor del Banco Hipotecario de la Provincia los terrenos que enajena por este contrato y á entregarlos libre de todo gravamen.

Art. 7° El precio de venta es el de once millones ochocientos setenta y un mil pesos, oro sellado, que la Nación abonará tomando á su cargo una cantidad igual de la deuda externa actual de la Provincia de 4 °/. de interés y de 1/2 °/. de amortización, obligándose á hacer sus servicios de intereses y amortización hasta estar pagada íntegramente.

Art. 8° La Nación reconoce las concesiones precarias hechas á la Empresa del Frigorífico, á la del Mercado de Abasto sobre el Canal del Oeste y á la Sociedad del Tiro Federal de La Plata.

Art. 9° La Nación conservará expeditos los caminos públicos comprendidos en los terrenos del puerto, que actualmente sirven para la comunicación de la ciudad de La Plata con el pueblo de la Ensenada y vecindario de Berisso. La Nación podrá substituirlos por otros, en caso de que fuesen un obstáculo para los servicios del puerto.

Art. 10. Los ferrocarriles existentes, y los que en lo sucesivo construya la Provincia, de cualquier trocha que sean, tendrán derecho de empalmar con las vías neutrales del puerto, de acuerdo con las disposiciones vigentes sobre la materia.

Art. 11. Este contrato quedará aprobado y será reducido á escritura pública, inmediatamente después que el H. Congreso y la H. Legislatura de la Provincia, hayan autorizado la compra y venta del Puerto de La Plata.

Conforme con las cláusulas anteriores, firmamos dos ejemplares de un mismo tenor, en Buenos Aires, á ventinueve de Agosto de mil novecientos cuatro.—EMILIO CIVIT.—MARCELINO UGARTE.—JUAN ORTIZ DE ROZAS.

—

Buenos Aires, Agosto 31 de 1904.

Aprobado, por lo que respecta al Poder Ejecutivo, debiendo someterse á la del H. Congreso con el mensaje y proyecto de ley acordados. Publíquese é insértese en el Registro Nacional.

ROCA.
EMILIO CIVIT.

—

Buenos Aires, Agosto 20 de 1904.

A Su Excelencia el señor Ministro de Obras Públicas, doctor Emilio Civit.

En cumplimiento de la comisión que V. E. se ha servido encomendarme para que le informe sobre los terrenos del puerto de La Plata, que hubieren sido enajenados por el Gobierno de la Provincia, las condiciones en que han sido hechas las enajenaciones y los derechos que, á pesar de ellas, conserva aún el Estado sobre los que se hallan poseídos por los adquirentes en virtud de esos actos, solicité del señor Ministro de Hacienda de la Provincia, todos los antecedentes que tuviera, los cuales me fueron comunicados con la mayor deferencia, y con ellos, con el plano adjunto y con los informes que aquel Gobierno ha transmitido á V. E. sobre el mismo puerto, puedo presentarle la siguiente memoria:

Pienso que con los datos que ella suministra, todos de carácter oficial, V. E. podrá formar juicio sobre la importancia que tienen los terrenos enajenados con relación á la obra del puerto.

La ley de la Provincia de Buenos Aires, de 3 de Septiembre de 1883, mandó expropiar una zona de terrenos compuesta de mil doscientos metros de frente al Río Santiago con su fondo hasta el ejido actual de la ciudad de La Plata, para la construcción del puerto, diques y canales de desagüe.

En esta zona, señalada en el plano adjunto por las líneas que llevan el nombre de «límite de la expropiación» y en su prolongación hacia el Río de la Plata, ha sido construído el puerto con su canal de acceso, diques y canales laterales, por cuenta exclusiva del Gobierno de la Provincia.

Dentro de esa misma zona, han sido enajenadas á los señores Francisco Lavalle y J. B. Médici, varias fracciones con una superficie de dos millones cuatrocientos mil metros cuadrados, en virtud de las concesiones siguientes:

1°—Concesión de 1.470.000 metros cuadrados.

En 11 de Febrero de 1885, los señores Lavalle y Médici, se presentaron al Gobierno, manifestando que, por el contrato de construcción del puerto, estaban obligados á transportar al Río de la Plata, todo el producto del dragado; que habían observado en la práctica, que se podría aprovechar de ese producto de las excavaciones, levantando los terrenos laterales del canal que atraviesa la Isla de Santiago y que, en consecuencia, proponían terraplenarlos hasta una distancia de doscientos cincuenta á trescientos metros fuera de los límites del canal, pidiendo que, como compensación, se les diera en propiedad una lonja de terreno y la mitad de otra para cubrir todos los gastos que la Empresa hiciera en el terraplén de terrenos anegadizos.

Esta propuesta dió lugar á un convenio, que fué reducido á escritura pública en 28 de Octubre de 1885 y cuyas cláusulas principales fueron estas: 1° Lavalle y Médici se comprometen á terraplenar una faja de tierra fiscal en la Isla de Santiago, compuesta de mil metros de frente, por cuatrocientos noventa de fondo, llevando su altura á tres metros sobre el nivel de aguas bajas ordinarias y á entregar terminado el terraplén, el 30 de Octubre de 1889, obligándose también á dejar terminado con su altura máxima, la cuarta parte del situado sobre el Río de Santiago y el canal de entrada, á la terminación de las obras del puerto, según contrato; 2° En compensación de este trabajo y desembolso, el Poder Ejecutivo de la Provincia les cede en propiedad dos fajas de tierra anegadiza en la misma Isla de Santiago, compuesta la una, de mil metros de frente y cuatrocientos noventa de fondo, y la otra, de igual fondo y dos mil metros de frente; 3° La escritura de propiedad, será otorgada cuando los señores Lavalle y Médici hayan dejado terminada con altura máxima, la cuarta parte del terraplén situado sobre el Río de Santiago y el canal de entrada.

En 7 de Marzo de 1887, los señores Lavalle y Médici pidieron escritura, asegurando haber realizado la obra á que se habían obligado; y oído el Ingeniero-director, quien informó que aquellos señores habían efectuado más del doble de lo que se les había exigido como condición para extender la escritura, el Poder Ejecutivo la otorgó en 12 de Abril de 1887.

2°—Concesión de 514.000 metros cuadrados:

En 24 de Septiembre de 1885, los señores Médici y Lavalle se presentaron al Poder Ejecutivo de la Provincia, exponiendo que, una vez que el puerto fuera librado al servicio público, reclamaría urgentemente para su explotación y comodidad, obras que aun no habían sido proyectadas y que habría que construir en terrenos terraplenados, de que el Gobierno carecía; en consecuencia, proponían terraplenar terrenos con una altura de tres metros arriba del cero de las obras del puerto, destinando una fracción para la Provincia y dos para ellos, que el Gobierno les concedería en propiedad; la Empresa se obligaba, además, á construir por su exclusiva cuenta, diques de carena, muelles de reparación, grúas, talleres de construcción naval, como obras complementarias del puerto, invirtiendo, por lo menos, doscientos cincuenta mil pesos moneda nacional, con sujeción á estudios y planos que presentarían oportunamente á su aprobación. Este convenio fué aprobado en 13 de Noviembre de 1885 y reducido á escritura pública en 5 de Enero de 1886.

En 19 de Octubre de 1886 los señores Lavalle y Médici ocurrieron nuevamente al Gobierno pidiendo la aprobación de los planos de las obras que habían proyectado; proponían elevar á cuatro metros la altura del terraplén en toda su extensión y dragar hasta la profundidad de seis metros, cuarenta centímetros, los taludes y bermas del canal de entrada; proyectaban ensanchar el canal del Oeste, dándole la misma profundidad de seis metros cuarenta centímetros, y al detallar las obras, que ofrecían concluir en el término de dos años desde la aprobación de los planos, decían que los muelles tendrían una extensión lineal de trescientos veinte metros sobre el canal de entrada

y que más adelante construirían también un muelle en la banda opuesta del canal; que para estas obras habían reunido fuertes capitales, que reclamaban como garantía la inmediata escrituración de los terrenos, que les habían sido concedidos en Enero de ese año. Por Decreto de 19 de Octubre de 1886, el Poder Ejecutivo accedió á estas pretensiones, aprobó los planos y mandó extender la escritura de propiedad de los terrenos, que la Empresa había pedido. La escritura fué otorgada en 28 de Octubre de 1886 y en ella se expresó la medida de las tres fracciones de terreno, cuya propiedad se transmitía á la Empresa; la primera se componía de ciento setenta y cinco mil metros cuadrados subdivididos en catorce lotes ó manzanas con sus correspondientes calles de separación, la segunda con ciento veintidós mil metros cuadrados, y la tercera compuesta de doscientos diez y siete mil metros cuadrados. La escritura concluye con la siguiente declaración: «siendo entendido que este reconocimiento ó concesión es para los objetos solicitados y bajo la terminante condición de llevar á cabo las obras relacionadas con arreglo á los planos explicativos presentados en el expediente citado y en el de esta referencia designado en el Ministerio de Obras Públicas con la letra L, número 106 de la sección primera».

3°—Concesión de 24.000 metros cuadrados:

Por escritura pública de 27 de Abril de 1886, el señor Gobernador de la Provincia donó á los señores Médici y Lavalle un terreno compuesto de 96 metros de frente por 250 de fondo; este terreno forma parte de los expropiados para el puerto, y para fundar la donación se invocó una promesa del anterior Gobernador y la consideración de desprenderse del espíritu y texto del contrato; que los señores Lavalle y Médici tienen derecho á exigir la cesión que se les hace.

4°—Concesión de 392.000 metros cuadrados:

En 12 de Septiembre de 1886, los señores Lavalle y Médici propusieron terraplenar la parte de los anegadizos situados al Este del canal de entrada al Gran Dock, con una altura de tres metros sobre el cero del puerto, obligándose á entregar á la Provincia una superficie de 161.198 metros cuadrados terraplenada, en cambio de la cual, y como compensación, pedían otros lotes.

El Poder Ejecutivo adoptó esta propuesta, con la sola modificación de que la Empresa debía dar al terraplén la altura de cuatro metros, en vez de tres, la que fué aceptada por la Empresa, celebrándose el convenio que se redujo á escritura pública en 27 de Febrero de 1887.

La escritura de propiedad, fué otorgada por el Poder Ejecutivo en 11 de Junio de 1887 y en ella se estableció que la superficie de los lotes adjudicados á la Empresa, era de 392.000 metros cuadrados.

Estas concesiones, según los informes del ingeniero señor Figueroa y del Departamento de Ingenieros de la Provincia, representan 2.405.328 metros cuadrados; pero, según las escrituras, sólo es de 2.400.000 metros cuadrados. La diferencia proviene de que aquellos informes, dan á uno de los lotes de la segunda concesión, 126.370 metros cuadrados, mientras que la escritura sólo le da 122.000 metros cuadrados, y á las dos manzanas de la tercera concesión, 24.598 metros cuadrados en vez de 24.000 metros cuadrados, que expresa la escritura.

Además de esas enajenaciones, que constan de escrituras públicas, se han acordado las siguientes:

En Junio de 1889, la Empresa Muelles y Depósitos, sucesora de Lavalle y Médici, en parte de los lotes de la segunda concesión, solicitó del Poder Ejecutivo una superficie de 152.410 metros cuadrados, que le fué acordada, bajo los condiciones siguientes:

1° Que la Empresa destinará de esa superficie 26.200 metros cuadrados para taludes, bermas y zanjas hasta el límite del terreno, 20.334 metros cuadrados para caminos públicos, 6.000 metros cuadrados para los ferrocarriles que entraren al terreno, 77.532 metros cuadrados para embarcaderos, y que los 22.334 metros cuadrados sobrantes, los aprovecharía para el ensanche del Gran Dock, debiendo pagar su precio á razón de un peso moneda nacional por metro.

2° Que la Empresa adquirente, invertirá en la construcción de las obras proyectadas, la suma de cuatro millones seiscientos noventa mil pesos oro, quedando á su cargo la conservación de los caminos públicos (con excepción del de prolongación á la Ensenada), zanjas divisorias, etc., etc.

3° Que la Compañía construirá un muro de circunvalación, del mismo tipo adoptado para el Gran Dock del puerto.

4° Que las excavaciones, dragajes, los muros y revestimientos, los caminos públicos y el muro de circunvalación y ferrocarriles á construirse, serán hechos con estricta sujeción á la memoria descriptiva, presupuesto y planos agregados al expediente.

La Empresa abonó los 22.334 pesos moneda nacional, importe de la fracción destinada al ensanche del Gran Dock, y el Poder Ejecutivo le otorgó la escritura de propiedad de los 152.410 metros cuadrados en 11 de Septiembre de 1889. Se me ha informado, extraoficialmente, que la Empresa no ha tomado posesión de este terreno.

El señor Ministro de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, en una interpelación que le fué hecha en el Senado, informó que á esas concesiones debían agregarse una de 84.370 metros cuadrados, hecha á don Manuel Giménez en 30 de Abril de 1887, sobre los diques 3 y 4, á inmediaciones del bosque de la ciudad «en compensación de un terreno que, según parece, se había permutado, pero, cuyos antecedentes no he podido traer á la Cámara, para instruirla de la verdadera importancia de este asunto»; otras dos al Ferrocarril de la Ensenada, compuestas de 74.648 metros cuadrados, la una, y de 63.460 metros cuadrados, la otra; dos más, hechas á don Gregorio Torres de 359.724 metros cuadrados, la una, y de 2.509.724 metros cuadrados, la otra; una concesión de tres manzanas en el puerto, en virtud de un contrato ad referéndum con los señores Mackern y Mac Lean, para el establecimiento de una industria; el señor Ministro creía que esa concesión no había sido escriturada, ni había sido aprobada por la Legislatura.

El mismo señor Ministro, concluía su informe, con las siguientes palabras: «fuera de estas concesiones, hay muchas otras acordadas por el Poder Ejecutivo en virtud de la ley que facultaba á ese poder para vender tierras para industrias; esa ley que se refiere á los solares de la parte urbana de la ciudad, no á las quintas ni mucho menos al puerto, faculta únicamente para conceder hasta una manzana, y hay varias de esas concesiones, que se han hecho extensivas á cuatro manzanas. Luego, vienen algunas otras concesiones hechas con deplorable prodigalidad por leyes especiales para establecimiento de industria». (Sesión del 12 de Junio de 1891.)

El resultado de esta interpelación, fué que el Senado dirigiera una minuta de comunicación al Poder Ejecutivo, manifestándole que vería con agrado que iniciara gestiones para retrovertir al dominio del Estado los terrenos que hubiesen pasado á poder de particulares, sin sanción legislativa.

Los datos oficiales que he obtenido, acerca de las concesiones mencionadas por el señor Ministro, son los siguientes:

Es exacta la permutación hecha á don Manuel Giménez; por escritura de 30 de Abril de 1887, el Poder Ejecutivo le reconoció en propiedad ochenta y cuatro mil trescientos setenta metros cuadrados, en cambio de cinco manzanas que le había vendido el doctor Luis V. Varela y que se hallan ubicadas sobre el canal Este y marcadas con tinta amarilla en el plano adjunto.

Las concesiones hechas al Ferrocarril de la Ensenada y al señor Gregorio Torres ,están fuera de los terrenos del puerto.

La concesión de tres manzanas á Mackern y Mac Lean para el establecimiento de una industria, fué hecha ad referéndum y no ha sido ratificada, de suerte que puede considerarse caduca, y hasta prescripta, porque fué otorgada en 1° de Julio de 1889.

Han sido vendidas las seis manzanas, que figuran en el plano con los nombres de Botet y Aravena y con la nota *vendido en remate*; la superficie aproximada de estas seis manzanas, es de setenta mil metros cuadrados.

Ha sido vendida también otra media manzana entre el canal Santiago y puerto intermedio, con una superficie de seis mil trescientos treinta y cuatro metros cuadrados.

Ha sido donada por ley al doctor Dardo Rocha la manzana que figura en el plano con el nombre de «Wilson, depósito de carbón», con una superficie de diez y seis mil ochocientos noventa y nueve metros cuadrados.

Han sido vendidas en remate varias manzanas y lotes de los terrenos inmediatos al Dique N° 1 de cabotaje y próximos al límite del ejido de la ciudad, con una superficie que el señor Ministro de Hacienda calcula en cuarenta mil metros cuadrados.

En los terrenos marcados con tinta amarilla N° 6, que el plano adjunto da como cuestionados entre el fisco y varios particulares, asignándoles, una superficie aproximada de novecientos sesenta y ocho mil doscientos ochenta metros cuadrados, están comprendidos los cuarenta mil metros vendidos, que indiscutiblemente, son de propiedad privada, las cinco manzanas permutadas á Giménez, y que éste entregó á la Provincia, en propiedad, y otra manzana cuyo precio ha pagado recientemente el Poder Ejecutivo, en virtud de una sentencia de la Corte Suprema, que indiscutiblemente también, son de propiedad de la Provincia.

El señor Ministro de Hacienda pretende que la mayor parte de estos terrenos cuestionados entre el Fisco y particulares, no pertenecen al puerto, porque se hallan fuera del límite de la línea de expropiación.

Este punto debería ser aclarado al celebrarse el contrato de venta del puerto, si llega á realizarse.

Se han hecho otras concesiones á título precario y por tiempo determinado.

Una á Zabala, Empresa de Frigorífico, ubicada en el costado Este del Gran Dock con una superficie de veinticinco mil metros cuadrados, por cuarenta años, á contar desde el 19 de Marzo de 1902, en que fue otorgada la escritura pública; la Empresa puede pedir la prórroga de este término con arreglo á las condiciones, que se establezcan entre ella y el Gobierno.

Otra concesión de siete mil quinientos metros cuadrados de terreno, destinado á mercado, por el plazo de veinte años, que

fué prorrogado por otros diez, que vence en 1915.

En el informe que el Gobierno de la Provincia ha dado á V. E., se manifiesta también que el terreno que figura en el plano con la leyenda «Reservado para futuras extensiones», está arrendado á la Empresa del Frigorífico por tres años y que «dentro de muros y sobre los muelles del Dock Central hay tres concesiones en ocupación de terrenos para depósitos de carbón, á desalojar con un año de plazo, cuando el Poder Ejecutivo lo exija.

Se han cedido además, al Ministerio de Marina gratuitamente y con carácter provisorio, 170.000 metros cuadrados, más ó menos, de terrenos fiscales en la Isla de Santiago sobre el canal intermedio y con destino á Apostadero Naval, y á la Intendencia de Marina en el mismo carácter, 7.800 metros cuadrados de terreno sobre los muelles del Dock Central, para depósito de carbón con destino á la escuadra nacional.

Finalmente, los terrenos comprados á Davies y dos terceras partes de la quinta 43 marcada con puntos color bermellón y los de bandas verdes entre las letras A, B, C, D, E, F, están hipotecados en un millón setecientos tres mil cien pesos moneda nacional, cédulas de la serie J y los terrenos en ambas márgenes del puerto intermedio y los que están en ambos costados del canal de acceso entre las concesiones á Lavalle y Médici y la línea que las limita al SO., tienen una hipoteca de seis millones setecientos cuarenta y cinco mil doscientos pesos m/nacional, cédulas de las series K y O. según se expone en las advertencias del plano adjunto, entregado por el Ministerio de Hacienda de la Provincia.

El señor Ministro me ha autorizado para declarar que estas hipotecas, serán canceladas.

Estas son las únicas enajenaciones y contratos sobre terrenos del puerto, que me han sido comunicados oficialmente, de lo que se deduce que, en caso de venta del puerto, la Provincia transferirá á la Nación la propiedad de todos los demás terrenos, obligándose al saneamiento en caso de evicción, y los derechos y acciones que puedan corresponderle sobre los enajenados.

¿ Cuáles serían estas acciones y derechos ?.

De las enajenaciones realizadas, reputo válidas las ventas, en remate y la donación al doctor Lardo Rocha, porque fueron autorizadas por leyes; puede reconocerse también la permutación hecha á Giménez, pues, si bien el Poder Ejecutivo no estaba autorizado para hacerla, artículo 1490 Código Civil, en razón de no poder enajenar los terrenos del puerto, sería equitativo considerar equivalentes las cosas permutadas, y no valdría la pena de promover una cuestión para obtener la nulidad de la permuta.

Las enajenaciones más importantes por la superficie de los terrenos y por su ubicación, son las hechas por el Poder Ejecutivo á Lavalle y Médici y á la Empresa Muelles y Depósitos, sin intervención de la Legislatura y sin estar autorizadas por leyes generales ó especiales.

Puede establecerse como regla general, que toda enajenación, sea por donación, venta ó permuta de bienes del Estado, que haya sido realizada por el Poder Ejecutivo, sin intervención de la Legislatura ó sin una ley que la autorice, debe presumirse viciada de nulidad.

De este vicio adolecen, á mi juicio, esas enajenaciones, que considero insostenibles bajo el punto de vista de la ley y aun de la equidad; esto último, porque han sido hechas en compensación de trabajos, que los concesionarios, en su carácter de constructores del puerto, habrían podido ser obligados á realizar, sin compensación alguna con arreglo al contrato de construcción, puesto que éste les imponía obligaciones quizás más onerosas que la de terraplenar los anegadizos con los productos de la excavación, pues, de no dárseles ese destino, habrían tenido que ser transportados á largas distancias.

Siendo nulas esas enajenaciones, no puede ser dudoso el derecho de la Provincia á reivindicar los dos millones quinientos cincuenta y dos mil cuatrocientos diez metros cuadrados de terrenos, que ellas representan, y que son los mejores del puerto, bajo el punto de vista de su situación.

Sé que el Asesor del Gobierno de la Provincia, ha opinado que no procede la acción reivindicatoria, porque sostiene que la Provincia no ha tenido la posesión de los terrenos enajenados á los señores Lavalle y Médici; pero, esta opinión es errónea, en mi sentir, y por lo menos, no podría ser invocada por los adquirentes, quienes al pedir al Poder Ejecutivo la propiedad y posesión de esos terrenos, reconocían que la Provincia era su propietaria y poseedora.

Juzgada favorablemente la acción reivindicatoria, sus actuales poseedores, que no pueden invocar la buena fe, porque debían saber que el P. Ejecutivo no estaba autorizado á enajenar los terrenos del puerto, tendrían, sin embargo, derecho á ser indemnizados de los gastos necesarios, que hubieren hecho y de las mejoras útiles que hayan aumentado el valor de esos terrenos hasta la concurrencia del mayor valor actual; sólo perderían las mejoras voluntarias, que pudieran llevar, siempre que no acusaran perjuicio al inmueble.

El Departamento de Ingenieros de la Provincia ha calculado el valor de los gastos necesarios y de las mejoras útiles en la cantidad de diez millones seiscientos noventa y seis mil cuatrocientos nueve pesos moneda nacional con noventa y siete centavos; pero, considero exagerado en extremo este cálculo, 1° porque comprende el valor total de los terraplenes sin tomar en cuenta los gastos de transporte, de que Lavalle y Médici quedaron eximidos por las concesiones; 2° porque en las operaciones que el Departamento practica para llegar á aquel resultado, repite varias partidas que aumentan considerablemente el monto de la indemnización; y 3° porque para reducirá moneda nacional el peso oro, toma el tipo de 320, siendo éste, en la actualidad, á 227,27.

Considero que de realizarse la compra del puerto, debería establecerse en el contrato, y en lo que respecta á los terrenos, que el límite por el fondo, es la calle que lo separa del ejido de la ciudad de La Plata; que deberían precisarse previamente los límites por los costados, y, finalmente, que se haga constar que en la venta están comprendidos todos los terrenos dentro de esa zona, cuya enajenación no esté mencionada en este informe, obligándose la Provincia, en cuanto á ellos, al saneamiento en caso de evicción y cediendo todas sus acciones y derechos sobre los que hayan sido enajenados indebidamente.

Dando por cumplida la misión que V. E. se sirvió confiarme, me es grato saludarle con mi consideración distinguida.—*Leopoldo Basavilbaso.*

Buenos Aires, Julio 8 de 1904.

A. SS. EE. los Señores Ministros de Hacienda y de Obras Públicas de la Nación, doctores José A. Terry y Emilio Civit.

Los que subscriben, tienen el honor de elevar los siguientes datos referentes al costo del Puerto de La Plata, y las condiciones en que se encuentran los terrenos adyacentes á los muelles del mismo, cumpliendo así las instrucciones recibidas al respecto.

Para determinar el valor material de estas obras, se ha procedido á calcular las sumas que deberán invertirse para colocar el puerto en las condiciones que se encontraba cuando fué terminado, y deduciendo estas sumas del valor de la obra, se tiene el valor actual de ellas.

Este valor, como decimos más arriba, es el valor de construcción, valor que es diferente del comercial, que depende del interés que produce el puerto. No es posible estimar el último, dado su estado de paralización comercial y la poca renta que produce por este motivo, que escasamente alcanza á cubrir los gastos de explotación, como puede verse, si se tiene en cuenta que el año ppdo., ha sido de $ 290.000 m/n. c/l, aproximadamente.

La planilla Nº 1, enviada por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, se detalla en ella el costo de las obras que importa pesos 19.555.603,97 o/s, y pesos 5.046.046,50 moneda nacional.

La planilla N° 2, se refiere á las obras que deben ejecutarse para ponerlas en su estado primitivo, las sumas en que se estiman el valor de las construcciones actuales, mediante la dedución de un tanto por ciento, según el estado en que se encuentran.

Las partidas que han sido modificadas ó suprimidas, además de las indicadas anteriormente, son las siguientes:

a) La consignada para la expropiación de los terrenos, para lo cual se asigna la suma de $ 190.805 m/n, que era el valor aproximado de estas tierras antes de empezar las obras, calculándolas en $ 100 m/n por hectárea. Estos terrenos eran bañados.
b) La consignada para intereses en el pago de certificados é intereses sobre el capital durante la construcción, por no poder precisarse estas sumas que bien pueden haberse originado por demora en los pagos ó mayor tiempo que el necesario en la terminación de la obra.
c) Que se refiere á mejoras de fundaciones de galpones, etc., de $ 30.650,63 m/n, por no concebirse por qué no fué proyectado desde el principio en debida forma.
d) La referente á dragados de $ 221.722,62 m/n, por haber sido obras de conservación.
e) Y, por último, la que se refiere á relleno de piedra en las escolleras de $ 75.300,37 o/s, por la misma razón,

De esto resulta, que el valor de las construcciones actuales puede estimarse aproximadamente en $ 11.871,411 o/s.

OBRAS Á EFECTUAR PARA DEJAR EL PUERTO EN BUENAS CONDICIONES DE EXPLOTACIÓN.

Expresamos más arriba, que hay varias obras á construir para poner el puerto en buenas condiciones; de éstas, las principales son las siguientes:

a) Dragar unos 884.000 m³ en todo el puerto.
b) Construir muelles en el dique de cabotaje.
c) Construir defensas en ambas márgenes de los canales laterales.
d) Reponer las piedras en las escolleras y risbermes.
e) Rejuntar y componer los muros del gran dock y dique de maniobras.
f) Ensanchar las plataformas de los depósitos fiscales.
g) Arreglar las vías férreas y levantar

una de las existentes sobre el muelle.

h) Pintar la parte metálica y de madera de todas las construcciones en el puerto.

i) Poner la maquinaria hidráulica en buen estado, extender la red de las vías, grúas y cañería, é instalar dos acumuladores auxiliares.

j) Renovar el puente levadizo de madera y refaccionar el metálico.

k) Recorrer la pavimentación.

l) Instalar un valizamiento luminoso en el canal de entrada.

m) Efectuar una instalación de alumbrado eléctrico propio.

Tierras expropiadas por el gobierno de la Provincia de Buenos Aires, destinadas al puerto La Plata y las concesiones acordadas por el mismo.

El área de terreno expropiada, en virtud de la Ley de 3 de Septiembre de 1883, según cálculos hechos sobre el plano, es de 908,05 hectáreas, aproximadamente, que representa la zona compuesta de 1200 metros de frente al Río Santiago, con un fondo hasta el ejido de la ciudad de La Plata.

Concesiones

a) Por Decreto de Octubre 28 de 1885, el Gobierno de la Provincia cede á los señores Lavalle, Médici y Cía., en la Isla Santiago en ambas márgenes del canal de entrada, un área de 147 hectáreas y sobre este terreno está ubicada una concesión dada por el Gobierno Nacional para construir Docks de Tránsito por Decreto de Agosto 21 de 1889.

b) Acordada á la Empresa Muelles y Depósitos, por Decreto del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, de Enero 5 de 1887 y 11 de Junio de 1887, un área de 270 777 varas cuadradas ó sean metros cuadrados 203.070,835 y concedido por el Gobierno de la Nación el establecimiento de Muelles y Depósitos.

c) Acordada por la Provincia en la misma fecha para establecer una Sociedad Anónima titulada «Mercado de Frutos» con un área de 439.831 varas cuadradas ó sean metros cuadrados 329.863.907.

Esta concesión, lo mismo que la anterior, fué autorizada por el Gobierno de la Nación y en la misma fecha.

d) Además, existen otras concesiones y ventas en remate, de la cuales no tenemos los datos precisos, como frigoríficos, carboneras, y terrenos para pastoreo.

Examinando el plano, se ve que la parte indicada con tinta carmín, que demuestra las tierras que posee la Provincia, representa sólo una parte de los terrenos expropiados, pues, los demás fué afectado bajo diferentes formas.

Largo de los muelles útiles

La carga y descarga de los buques de ultramar, se puede únicamente efectuar en el Gran Dock y el Dique de Maniobras.

El largo útil total de sus muros, es de 3.155 metros.

Frente á una extensión de 2.200 metros de ellos, existía una profundidad de 7,75 metros ó sean unos 25 pies 4" y frente al resto, la de 6,40 metros (21 pies).

De los 3.155 metros de muros, sólo 1.703 están provistos de vías para guinches hidráulicos y en 285 metros, falta el acceso para vías férreas.

Para la carga y descarga de buques de cabotaje, existían en el dique de cabotaje N° 1 sobre el canal lateral Oeste, unos 650 metros lineales de muelles de madera de pino de tea. La profundidad de agua, era originariamente de dos metros.

Dragado del gran dock, dique de maniobras y canales hasta aguas hondas para permitir el acceso de buques de 30 pies (9,14 mts.) de calado.

Según la planilla adjunta, se necesita para establecer la profundidad arriba indicada, ejecutar el siguiente dragado:

En tosca 1.187.510 m^3, aproximadamente.
En barro 2.259.148 » »

y el costo aproximado de esta obra, que sería calculando el dragado de tosca á $ 0,80 o/s por metro cúbico y el de barro á $ 0,25 o/s, de unos $ 1.500.000 o/s.

El tiempo necesario para efectuar este trabajo sería, á lo menos, de unos dos años, disponiendo del material de draga do necesario.

Antes de terminar este informe, debemos manifestar á V. E. que se están haciendo los sondajes necesarios para constatar las profundidades de los diques y diferentes canales; pero, como estos trabajos no están concluídos todavía, nos hemos valido de los datos suministrados por el Gobierno de la Provincia.

Además, deseamos manifestar que la estimación de estas obras es solamente aproximada, pues, debido al poco tiempo de que hemos dispuesto para ello, no ha sido posible hacer los estudios más detenidamente.

Saludamos á V. E. con nuestra mayor consideración y respeto.—*H. M. Lange.*—*Enrique Camino.*

Planilla N° 1

Costo del puerto de La Plata

	$ oro	$ papel
Ley 6 de Agosto de 1883.		
Pagado á Lavalle y Médici por ejecución de las obras del Puerto, de acuerdo con los contratos celebrados...	12.490.682 78	
Idem á los mismos, por intereses en el pago de certificados.....		176.298 62
Idem á varios por expropiación de tierras..........		4.126.007 79
Idem por honorarios de Waldorp y demás Ingenieros técnicos..........	424.125 50	
Idem por construcción de un galpón provisorio.........		65.500 00
Idem por un puente carretero.........	12.509 25	
Idem por intereses durante la construcción de las obras.	4.382.749 00	
Ley 5 de Noviembre de 1888.		
Pagado por muro de circunvalación..........	145.525 74	
Idem por infraestructura de galpones..........	738.945 72	
Idem por superstructura de galpones..........	500.545 42	125.500 00
Idem por materiales para vías férreas..........	412.564 64	
Idem por mejoras, fundación de galpones é intereses..........		30.565 63
Idem por instalaciones hidráulicas..........	321.669 44	55.028 77
Idem por varias construcciones..........		79.243 90
Idem por construcciones de vías férreas..........		166.178 97
Idem por obras de dragado.	50.990 21	221.722 62
Idem por relleno de piedra en las escolleras..........	75.300 37	
	19.555.608 07	5046.046 30

Planilla N° 2

Puerto de La Plata

Suma en que se estima el valor de las construcciones actuales

		$ o/s	$ o/s	$ m/n
Contrato Lavalle y Médici..........			12.490 683	
Obras de madera y fierro en los malecones.		1.054 260		
Idem muelles de cabotaje..........		73.910		
Piedra que falta en la escollera..........		1.344.000		
Dragado para restablecer la profundidad.......		176.800		
Defensas para los canales laterales..........		14.450		
Rejuntar y reparar muros de los diques.....		10.000	2.673.420	
			9.817.263	
Expropiación de terrenos..........				90.805
Honorarios ingenieros..			424.126	
Construcción del galpón provisorio...	80 %			52.400
Idem puente carretero......	75 »		9.382	
Muro de circunvalación..	90 »		130.973	
Infrastructuras galpones.....	7/32 »		161.644	
Superstructuras galpones....	80 »		400.436	100.400
Material para vías férreas	90 »		371.258	
Instalación hidráulica.....	90 »		289.503	49.526
Varias construcciones..	75 »			59.433
Construcción de vías férreas........	90 »			149.561
Obras de dragado........	90 »		45.891	
			11.650.476	502.125
			220.935	
			11.871.411	

Planilla N° 3

Puerto La Plata

CÁLCULO DEL CUBO Á EXCAVAR PARA PROFUNDIZAR EL PUERTO HASTA 30 PIES (9.14 M.)

DRAGADO TOSCA

Dársena de maniobras.

$220\times250\times2{,}74=100\times\frac{40}{2}\times2{,}74$		=145.220m³	
Gran Dock.			
1100× 68×2,74	=204.952m³		
1100× 68×1,39	=103.972 »		
175×152×2,74	= 72.884 »	381.808m³	
Canal de acceso.			
1161× 55×2,74	=174.963m³		
$1161\times 2\times2{,}25\times\frac{0{,}9}{2}$	= 4.702 »	179.665m³	
Río Santiago.			
200×100×2,74	= 54.800m³		
500×135×2,74	=184.950 »	239.750m³	
Canal Santiago, hasta kilómetro II, 000.			
462× 55×2,74	= 69.623m³		
462× 2×2,25×1,90	= 1.871 »		
De kilómetro II, 000 á III, 500.			
$1500\times 55\times\frac{2{,}74}{2}$	=113.025 »	184.519m³	
		1.130.962 »	
5 °/. para mayor dragado........		56.548 »	
Cantidad total de tosca á dragar.			=1.187.510m³

Planilla N° 3

Puerto La Plata

CÁLCULO DEL CUBO Á EXCAVAR PARA PROFUNDIZAR EL PUERTO HASTA 30 PIES (9.14 M.)

DRAGADO BARRO

Canal Santiago y antepuerto.

Desde km. II hasta III, 500.			
$1500\times 76{,}50\times\frac{2{,}74}{2}$	=157.208m³		
Desde km. III, 500 hasta IV, 700.			
1200× 76,50×2,74	=251.532m³		
Desde km. IV, 700 hasta VI, 200.			
1500×117,50×2,74	=482.925m³		
Desde km. VI, 200 hasta km. VII, 742.			
1542×150×2,74	=633.762m³	1.525.427m³	
5 °/. para mayor dragado..		76.271 »	
Total para canal Santiago y antepuerto.............			1.601.698m³
Desde el antepuerto hasta aguas hondas.			
4870×150×0,90.......................			= 657.450 »
Cantidad total de barro á dragar........			=2.259.148m³

Pág. 1.

Puerto La Plata

CANTIDADES Á DRAGAR PARA RESTABLECER LA PROFUNDIDAD ORIGINAL EN TODO EL ANCHO

(Según datos suministrados por el Gobierno de la Provincia)

Canal de acceso.	38.950m³	
Canal Santiago...	12.675 »	
Antepuerto	6.875 »	
»	387.876 »	
Total en los canales.....................		446.376m³
Gran Dock.....................................	63.150m³	
Dique de maniobras........................	20.214 »	
Total gran Dock y dique de maniobras...		83.364 »
Río Santiago		12.450 »
Canales laterales, puerto de cabotaje, canal Saladero, etc.....		125.000 »
Cubo total..................................		667.190m³
Cubo que hay que aumentar con el 25 °/. para los efectos del dragado ó sea......		884.000m³

Pág. 2.

Puerto La Plata

CÁLCULO APROXIMADO DEL ÁREA DE LOS TERRENOS EXPROPIADOS Y ESTIMACIÓN DE SU VALOR

Desde kilómetro V, 000 hasta 0,000............	5000×1200		=6.000.000m²
» 0,000 hasta 1,336............	1336×1200		=1.603.200 »
Área aproximada triángulo al Noroeste............	1030× 940		= 484.100 »
Además al lado del canal Saladero............			
$\frac{80\times700}{2}$	=28.000		
$\frac{20+30}{2}\times700$=17.500			
$\frac{340+30}{2}\times1670$=617 900			
340×970	=329.800		993.200 »
(1) Área de los terrenos en tierra firme			9.080.500m²

El valor de estos terrenos antes de construirse el puerto no puede haber sido mayor que $ 100 m/n, por hectárea.

Puerto La Plata

TERRENOS QUE FORMAN EL PUERTO DE LA PLATA.

En la página N° 2, se ha hecho un cálculo aproximado sobre el plano de los terrenos situados dentro de las líneas que marcan los límites de expropiación. Según el mismo plano y datos recogidos, ellos no pertenecen ya todos al Puerto, por haber sido en parte cedidos ó vendidos á particulares.

El área de terreno que pasaría á ser propiedad del Gobierno Nacional, en consecuencia de esa compra eventual del puerto, sería muy reducida en comparación del terreno primitivo, y esta reducción consistiría en:

1° El área de los terrenos entre los límites de expropiación y los canales laterales que en el plano no son indicados como propiedad de la provincia.

2° Terrenos situados fuera del muro de circunvalación Oeste perteneciendo ahora á particulares, como ser los señores Lavalle y Médici y la Compañía de Muelles y Depósitos.

3° Terrenos situados fuera del muro de circunvalación Este, perteneciendo ahora á particulares, como ser la sociedad Mercado de Frutos del Puerto La Plata.

4° Terrenos en la Isla Santiago sobre todo el lado Este del Canal Santiago, en una extensión de 2000 metros por un ancho de unos 500 metros, y sobre un largo, por el costado Oeste del mismo canal, de unos 900 metros, por un ancho de unos 500 metros.

5° Terreno situado en la Isla Santiago, entre el Canal Santiago, Río Santiago y Canal Intermedio, per-

teneciendo á la casa Wilson y Cía. (Coaling Co).

6º Además se encuentran en el área para futuras extensiones, varios terrenos cuya posesión se disputa á la Provincia.

Puerto La Plata

CONCESIONES Y TERRENOS ARRENDADOS

(Según datos suministrados por el Gobierno de la Provincia).

El terreno marcado en el plano como «Reservado para futuras extensiones», está arrendado por tres años á la Empresa Frigorífica.

Dentro del muro de circunvalación, existen las concesiones siguientes:

Tres concesiones para ocupación de terrenos destinados á carboneras particulares, éstas son de carácter precario á desalojar por el P. E., con un año de plazo.

Una cesión provisoria de 7800 m² á título gratuito para depósito de carbón á la Intendencia de Marina.

Una concesión por 40 años para un frigorífico, sin que éste tenga derechos exclusivos sobre el muro del Dock.

En la Isla Santiago, se ha hecho al Ministerio de Marina, una cesión con carácter provisorio de la ocupación, á título gratuito, de unos 170.000 m² de terrenos fiscales sobre el Canal Intermedio.

CRONICA ADMINISTRATIVA

MINISTERIO DE HACIENDA

TIPO DE ORO

Buenos Aires, Noviembre 22 de 1902.

Desde el 3 de Noviembre, inclusive, hasta nueva orden, regirá el tipo de Ley Nº 3871 de 4 de Noviembre de 1899, ó sea el de un peso curso legal por cuarenta y cuatro centavos oro, para cobrar en curso legal los derechos á oro.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Ferrocarril Central Norte

SUMARIO DEL TRÁFICO DE LA SEMANA QUE TERMINÓ EL 3 DE SEPTIEMBRE DE 1904, COMPARADO CON EL CORRESPONDIENTE PERÍODO DE 1903.

	Semana que terminó el 3-9-1904	Semana que terminó el...	Aumento	Disminución
A. Pasajeros	27 20			
B. C. Equipajes y Encomiendas				
D. Cargas	1.435 72			
F. Telégrafo	12 14			
F. G. H. J. L. Varios				
Total $ m/n	1.475 06			

ENTRADAS HASTA LA FECHA

		Importe
35 semanas 2 días hasta el 3-9-1904	$ m/n	39.500 35
Aumento	$ m/n	

Suma anterior	$ m/n	38.025 29
» de la semana	» »	1.475 06
Total	$ m/n	39.500 35

ESTADO COMPARATIVO

	Semana actual	Semana del año pasado	Aumento	Disminución
Kilómetros recorridos por los trenes				
Entrada por kilómetro de trenes				
Kilómetros de línea en explotación	160			
Entrada por kilómetro de línea	9 22			

L. Rapelli, Administrador. — *R. E. Guzmán*, Contador.

Publíquese y pase á la D. G. de Vías de Comunicación.—*A. González.*

AVISOS

MINISTERIO DEL INTERIOR

Dirección General de Correos y Telégrafos

Oficina Interventora de Compras

Moreno Nº. 483

LICITACIÓN

Llámase á licitación pública durante treinta días, para la provisión de libros de fábrica destinados á las Oficinas de la Repartición durante el ejercicio próximo de 1905. El pliego de condiciones y demás datos se obtendrán en la Oficina Interventora de Compras. Las propuestas se recibirán y abrirán públicamente el jueves 22 de Septiembre próximo, á las dos de la tarde.—Buenos Aires, Agosto 24 de 1904.—*Armando Claros,* Vicediretor General.

v-22-Septiembre.

INTENDENCIA MUNICIPAL DE LA CAPITAL

Se hace saber al público que ha sido creada una Oficina Municipal de informes, cuya misión primordial es la de encaminar á aquellas personas que ignoran los procedimientos administrativos en la Municipalidad, á fin de que no tengan que valerse de intermediarios y puedan presentar sus escritos personalmente.

Con tal objeto, dicha oficina suministrará todos los informes que al respecto se les soliciten y redactará las solicitudes que sean necesarias, gratuítamente.—*El Secretario.* v-27-Sepbre.

Inspección General

Cítase á los propietarios de los terrenos ubicados en las calles de Boedo frente al Nº 1691, esquina Inclan—Boedo, Nº 1680—Boedo entre los Nos. 1680 y 1614, para que dentro del término de 15 días, se presenten en esta Oficina, con el objeto de comunicarles las obligaciones que con respecto á dichos terrenos les imponen las Ordenanzas vigentes. En caso contrario, se procederá de acuerdo con lo dispuesto en la Ordenanza 4 de Octubre de 1870. Buenos Aires, Septiembre 6 de 1904.—*Eduardo Capdevila.*—Inspector General.

v-29-Septiembre.

Cítase á los propietarios de los terrenos ubicados en las calles **de Güemes entre Canning y Aráoz y Aráoz entre Güemes y Santa Fe,** para que dentro del término de 15 días, se presenten en esta Oficina, con el objeto de notificarles en las obligaciones que con respecto á dichos terrenos les imponen las Ordenanzas vigentes.

En caso contrario, se procederá de acuerdo con lo dispuesto en la Ordenanza de 4 Octubre de 1870.—Buenos Aires, Agosto 26 de 1904.—*Eduardo Capdevila,* Inspector General. v-21 Sepbre.

LICITACIONES

Licitación para la construcción de dos pabellones en el Hospital Pirovano. De acuerdo con el pliego de condiciones que puede consultarse en la Subsecretaría de Obras Públicas, llámase á licitación para el día 30 del corriente á las 3 1/2 p. m. —Buenos Aires, Septiembre 17 de 1904.—*El Secretario.* v-30-de Septiembre.

Licitación para la provisión de forraje durante el cuarto trimestre del corriente año. Tendrá lugar el día 24 del corriente, á las 2 p. m. Condiciones, en la Sección de Higiene y Seguridad. Buenos Aires, Septiembre 14 de 1904. v-24-Septiembre.

Licitación para el adoquinado de la calle Rivadavia, de Maza á Castro Barros y Artes, de Arroyo á Paseo de Julio, con adoquines de granito y base de hormigón de cal; de acuerdo con el pliego de condiciones que puede consultarse en la Subsecretaría de Obras Públicas, llámase á licitación para el día 28 de Octubre pmo. á las 3 p. m.—Buenos Aires, Septiembre 13 de 1904.—*El Secretario.*

v-28-Octubre.

Licitación para el adoquinado de granito de la calle Garay desde Matheu hasta unir con el afirmado ya existente entre Jujuy y Catamarca,

De acuerdo con el pliego de condiciones que puede consultarse en la Subsecretaría de Obras Públicas, llámase á licitación para el día 7 de Octubre, á las 3 p. m.—Buenos Aires, 11 de Septiembre de 1904.—*El Secretario.* v. 7 Octubre.

Licitación para la provisión de treinta columnas para el alumbrado eléctrico del jardín zoológico.

Tendrá lugar el día 17 del corriente, á las 2 p. m. Condiciones en la Sección de Higiene y Seguridad. Buenos Aires, Septiembre 7 de 1904. v-17-Sepbre.

Licitación para el adoquinado de granito y base de hormigón de cal de la calle Rivadavia, de Lacana al límite del Municipio.

De acuerdo con el pliego de condiciones, que puede consultarse en la Subsecretaría de Obras Públicas, llámase á licitación para el día 15 de Octubre, á las 3 p. m.—Buenos Aires, Septiembre 2 de 1904.—*El Secretario.* v-15-Octubre

---

Licitación para la construcción del adoquinado de granito y base de hormigón de cal, de la calle Cabildo, desde el puente Medrano hasta el límite del municipio. De acuerdo con el pliego de condiciones que puede consultarse en la Subsecretaría de Obras Públicas, llámase á licitación para el día 30 de Septiembre, á las 3 p. m. Buenos Aires, Agosto 17 de 1904.—*El Secretario.* v-30-Septiembre.

MINISTERIO DE HACIENDA

Crédito Público Nacional

Licitación de fondos públicos

Se hace saber á los tenedores de fondos públicos creados por Leyes de 23 de Junio, 16 de Octubre y 29 de Octubre de 1891 y 17 de Mayo de 1898, que el día 21 del corriente, á las 2 1/2 p. m., se procederá á la licitación para la amortización correspondiente al próximo vencimiento:

Fondo amortizante

Empréstito Nacional Interno de 1891	$	432.956 42
» » » » 1892	»	97.656 79
» Popular » » 1898	»	661.480 40
» á oro Ley de 29 de Octb. de 1891	»	10 000

Las propuestas se recibirán en esta Secretaría, hasta el día y hora señalados, debiendo ser presentadas separadamente, bajo sobre lacrado y con indicación del empréstito á que correspondan.

El pago de la que fuere aceptada, se efectuará desde el día del vencimiento, hasta el 31 de Octubre (cupón excluído), reservándose la Junta el derecho de aceptación ó rechazo de toda propuesta.—Buenos Aires, Septiembre 14 de 1904.—*El Secretario.* v-21-Septiembre.

Contaduría General de la Nación

Licitaciones

Condiciones á que se sujetará la licitación de los libros en blanco y útiles de escritorio para el año 1905:

1º Los proponentes presentarán sus propuestas firmadas y cerradas, rotulándolas: «Licitación para la confección de libros en blanco, etc... para la Contaduría General de la Nación, y para el año 1905, Grupo Nº... ..» con los correspondientes sellos que prescribe la ley de la materia y con un certificado del Banco de la Nación Argentina, de haberse depositado á la orden del Presidente de la Contaduría una cantidad igual al 3% del valor de la propuesta.

2º las propuestas serán divididas en cuatro grupos, debiendo los proponentes presentarse por separado en cada grupo, llenándose en cada una las prescripciones establecidas en el artículo 1º.

Grupo 1. Libros con papel especial inglés, clase superior, según los modelos que se pondrán á la vista.

Grupo 2. Libros menores, papel un poco inferior á los del grupo 1, según los modelos que, igualmente, se pondrán á la vista.

Grupo 3. Carpetas, impresiones, de acuerdo también con los modelos que se exhibirán á los interesados.

Grupo 4. Utiles de escritorio, etc., que se proveerán á medida y por la cantidad que se determinará en cada caso, siendo entendido que las propuestas, por el concepto de que instruye este grupo, se ajustarán estrictamente á las instrucciones que por escrito, serán puestas de manifiesto por la Secretaría.

3º Las propuestas, además del precio total, expresarán, en detalle, el precio de cada libro ó cada especie de artículos.

4º Los libros tendrán la impresión, rotulación y número de folios, que en las respectivas oficinas se les indique.

5º La entrega de los artículos comprendidos dentro de los tres primeros grupos, deberá efectuarse el 15 de Diciembre próximo.

6º Los libros, etc., que no estuvieren en las condiciones antes expresadas, serán rechazados, practicándose en la totalidad del precio un descuento igual al doble del valor del libro ó libros rechazados.

7º Todas las propuestas para libros, etc., deben ser acompañadas de las respectivas muestras á emplearse.

8º El dueño de la propuesta que fuere aceptada, duplicará el importe del depósito hecho en el Banco de la Nación, á la orden del señor Presidente de la Contaduría, antes de extenderse el contrato respectivo, el que perderá en caso de no dar cumplimiento á su contrato, sin perjuicio de sufrir una multa de quinientos pesos moneda nacional ($ 500 m/n), si los libros no fuesen entregados el día 15 de Diciembre de 1904, á las 5 p. m.

9º Las propuestas se recibirán en Secretaría, el día 10 de Octubre próximo, hasta las 4 p. m. y serán abiertas en el despacho del señor Presidente de la Contaduría General de la Nación, ante éste, y en presencia del Escribano Mayor de Gobierno, pudiendo concurrir al acto los interesados que lo deseen.

El pago de los libros, se hará al contado, después de justificada la entrega, en las condiciones antes expresadas. Contaduría General, Septiembre 15 de 1904.—*Los Secretarios.* v-15-Octubre.

Llámase á licitación para proveer los libros en blanco que la Secretaría del Ministerio de Hacienda ha de necesitar para el ejercicio de 1905, con arreglo á los modelos y pliego de condiciones, que estarán á disposición de los licitantes en esta Secretaría. Las propuestas se presentarán en pliego cerrado y de acuerdo con lo que al respecto prescriben las leyes de Contabilidad y Obras Públicas, y serán abiertas el día lunes 26 del corriente, á las 3 p. m. en la Secretaría de Hacienda.—Buenos Aires, Septiembre 7 de 1904.—*A. Dellepiane,* Subsecretario. v-26-Sepbre.

Aduana de la Capital

Licitación

Llámase á licitación pública por el término de treinta días para la provisión de los libros é impresos que ha de necesitar la Aduana de la Capital, durante el próximo año de 1905. El expediente respectivo y los antecedentes del caso pueden verse en la Oficina del subscripto, todos los días de 10 a. m. á 5 p. m. El acto de la licitación se realizará el 17 de Septiembre de 1904, á las 4 p. m., con asistencia del Escribano Mayor de Gobierno.—Agosto de 1984. -*Guillermo Anzo Quintana.*—Secretario.

v-17-Septiembre.

Edicto

Por el presente, se cita á los señores Walter y John y Andrés Vairon y Cía. y todos los que se consideren con derecho á dos cajones marca W J, números 1034 35, conteniendo tejido de algodón con servenidos en el vapor «Sirio», entrado al Puerto el día 13 de Junio del corriente año, para que comparezcan ante la oficina del subscripto, dentro del término de cinco días, á fin de tomar la intervención que les corresponde en el expediente número 7, letra Y; bajo apercibimiento de dictarse resolución en su rebeldía.—Oficina de Sumarios, Aduana de la Capital, Septiembre 13 de 1904.—*Antonio L. Marcenaro*

v 21 Septiembre.

MINISTERIO DE JUSTICIA E INSTRUCCION PUBLICA

Edicto Judicial

Por disposición del señor Juez de 1ª Instancia en lo Civil de la Capital de la República, doctor Federico Helguera, se cita y emplaza por el término de quince días, á contar desde la primera publicación del presente, á don Miguel Golco, para que dentro dicho término, comparezca por ante su juzgado, secretaría del que subscribe á notificarse de la siguiente providencia en juicio que le sigue su esposa doña Salvadora Mendival de Golco sobre divorcio.—Buenos Aires, Agosto veintitrés de 1904—Autos y vistos: Declarándose competente el Juzgado para conocer en esta causa, se abre á prueba por el término de ley, debiendo concurrir las partes diariamente á Secretaría á recibir notificaciones, y hágase saber el juez que va á conocer.——Helguera.—Ante mí: *D. Calvo.*

V. 27 de Septiembre.

Licitaciones

Llámase á licitación pública, por el término de treinta días, desde la fecha del presente, para la construcción de un edificio para el Colegio Nacional de Mendoza, de acuerdo con los planos, pliegos de condiciones y especificaciones aprobados por Decreto de fecha 10 del corriente, debiendo presentarse las propuestas en el Ministerio de Justicia é Instrucción Pública y ante el Juzgado Federal de Mendoza, el día 11 de Octubre próximo, las 3 p. m., donde se abrirán en presencia de los interesados, quienes tendrán á su disposición, desde la fecha, en la Inspección General de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas y en el mencionado Juzgado Federal, los planos, documentos y condiciones referentes á esta licitación.

Las propuestas, podrán ser por el total de la obra ó por parte de ella. Buenos Aires, Septiembre 10 de 1904. *El Subsecretario.* v-11-Octubre.

Llámase á licitación pública por el término de treinta días, desde la fecha del presente, para la construcción de un edificio destinado á la Escuela Normal Regional de Catamarca, de acuerdo con los planos, pliego de condiciones y especificaciones aprobados; debiendo presentarse las propuestas en papel sellado de cinco pesos moneda nacional, en el Ministerio de Justicia é Instrucción Pública ó ante el Juzgado Federal de Catamarca, el día 11 de Octubre próximo, á las 3 p. m., donde se abrirán en presencia de los interesados, quienes tendrán á su disposición desde esta fecha, en la Inspección General de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas y en el mencionado Juzgado Federal, los planos, documentos y condiciones referentes á esta licitación. -Buenos Aires, Septiembre 10 de 1904.—*El Subsecretario.*

v-17-Octubre.

Llámase nuevamente á licitación pública, por el término de treinta días, con arreglo á las disposiciones del Decreto de 20 de Febrero del corriente año, para la construcción del edificio destinado á la Escuela Normal Mixta del Azul, y de acuerdo

con los planos, pliegos de condiciones y especificaciones aprobados, debiendo presentarse las propuestas en papel sellado de cinco pesos moneda nacional, en el Ministerio de Justicia é Instrucción pública ó ante el Juzgado Federal de La Plata, el día 4 de Octubre próximo, á las 3 p. m., donde se abrirán en presencia de los interesados, quienes tendrán á su disposición, desde esta fecha, en la Inspección General de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas y en el mencionado Juzgado Federal, los planos, documentos y condiciones referentes á esta licitación.—Buenos Aires, Septiembre 6 de 1904. —*El Subsecretario* v 12-Octubre.

Llámase á licitación pública por el término de treinta días, desde la fecha del presente, para la construcción de un edificio para el Colegio Nacional de Tucumán, de acuerdo con los planos, pliegos de condiciones y especificaciones aprobados; debiendo presentarse las propuestas en el Ministerio de Justicia é Instrucción Pública y ante el Juzgado Federal de Tucumán, el día 10 de Octubre próximo, á las tres p. m., donde se abrirán en presencia de los interesados, quienes tendrán á su disposición, desde esta fecha, en la Inspección General de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas y en el mencionado Juzgado Federal, los planos, documentos y condiciones referentes á esta licitación.—Buenos Aires, Septiembre 10 de 1904.—*El Subsecretario*
v-13 de Octubre.

Llámase á licitación pública, por el término de treinta días, desde la fecha del presente, para la ejecución de las obras de ensanche de la Escuela Normal de Profesores del Paraná, de acuerdo con los planos, pliego de condiciones y especificaciones aprobados; debiendo presentarse las propuestas en papel sellado de cinco pesos moneda nacional en el Ministerio de Justicia é Instrucción Pública ó ante el Juzgado Federal del Paraná el día 11 de Octubre próximo, á las 3 p. m., donde se abrirán en presencia de los interesados, quienes tendrán á su disposición, desde esta fecha, en la Inspección General de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas y en el mencionado Juzgado Federal, los planos, documentos y condiciones referentes á esta licitación.—Buenos Aires, Septiembre 10 de 1904.—*El Subsecretario.* v-13-Octubre.

MINISTERIO DE GUERRA

Licitaciones

Llámase á licitación por 30 días para la perforación de un pozo semisurgente en los cuarteles de Liniers. Las propuestas se abrirán el 22 de Septiembre, á las 2 p. m. en la Oficina de Construcciones Militares (Casa de Gobierno), donde puede consultarse el pliego de condiciones y planos.
v-25-Septiembre.

Cuarteles en el Campo de Mayo

Llámase á licitación pública por el término de 30 días, para la construcción de un Cuartel de Infantería y otro de Caballería en el Campo de Mayo. Las propuestas del primero se abrirán el 19 de Septiembre y las del segundo el 20, ambas á las 2 de la tarde, en la Oficina de Construcciones Militares (Casa de Gobierno), donde pueden ocurrir los interesados por pliego de condiciones, cómputos métricos y planos. v-25-Septiembre.

Obras de Salubridad en el cuartel de Liniers.

Llámase á licitación por 30 días para la construcción de letrinas para tropa, tanques sépticos, cloacas y desagües del cuartel de Liniers. Las propuestas se abrirán el 24 de Septiembre, á las 2 p. m., en la Oficina de Construcciones Militares (Casa de Gobierno), donde pueden adquirirse los planos, pliegos de condiciones y especificaciones. v-25-Septiembre.

Licitación para la Escuela Militar

Llámase á licitación pública por el término de 30 días, para la construcción de la Escuela Militar en Caseros. Por datos al respecto, puede ocurrir á la 5ª División del Gabinete Militar (Sección Construcciones) 2° piso, Casa de Gobierno, donde están á disposición de los interesados, planos, especificaciones, etc. Las propuestas se abrirán el 24 de Septiembre, á las 2 p. m. v-25-Septiembre.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Dirección General de Contabilidad.

Licitaciones

Llámase á licitación pública para la impresión de la tercera Memoria de este Ministerio. El pliego de condiciones, puede consultarse en la Dirección General de Contabilidad, donde se abrirán las propuestas el día 19 de Septiembre, á las 3 y 30 p. m.
v-19 de Septiembre.

Dirección General de Obras de Salubridad de la Nación.

Saneamiento de la ciudad de Córdoba

Se llama nuevamente á licitación para la ejecución de las obras de saneamiento de la ciudad de Córdoba, que consisten: 1° Provisión de agua; 2° Cloacas; 3° Conductos de agua pluviales; 4° Las obras accesorias correspondientes á las ya mencionadas.

Las obras á ejecutar están descriptas en el pliego de condiciones presupuesto y planos que los interesados pueden consultar en la Oficina del Ingeniero Jefe, en esta Capital, calle Rivadavia 1255, los días hábiles, de 1 á 4 p. m., y en el Juzgado Nacional de Sección en Córdoba.

Se recibirán propuestas en el Juzgado Nacional de Sección en Córdoba, hasta el 28 del corriente y en la Secretaría de la Dirección, en esta Capital, calle Rivadavia 1255, el día 30 del actual, antes de las 2 p.m., en los formularios impresos que se entregarán á los interesados que los soliciten.

Cada licitante presentará dos propuestas, ofreciendo en una hacer las obras por determinado tanto por ciento de rebaja ó de aumento sobre el importe del presupuesto oficial, pagadero en dinero, efectivo, y en la otra, ofreciendo hacer las obras por determinado tanto por ciento de rebaja ó de aumento sobre el importe del presupuesto oficial, pagadero en «Bonos de Obras de Salubridad», por su valor nominal. No se tomará en consideración propuesta alguna que no se presente en la doble forma que se acaba de indicar.

Deberá acompañarse á la propuesta un sello de cinco pesos por la primera foja y uno de un peso por la siguiente, y también un certificado de depósito hecho en moneda nacional en dinero efectivo en el Banco de la Nación Argentina ó en la Sucursal del mismo en Córdoba, á la orden del señor Director General de Obras de Salubridad de la Nación, por una suma que represente el uno por ciento del importe de la propuesta. Si se aceptara alguna propuesta, y como garantía del contrato, dicho depósito se substituirá por otro, hecho en el Banco de la Nación Argentina, de un cinco por ciento del valor de la propuesta, en dinero efectivo ó en «Bonos de Obras de Salubridad», al valor corriente en plaza.

La apertura de las propuestas, tendrá lugar en esta Capital, el día 30 del corriente mes, á las 2 p. m. en el salón de sesiones de la Comisión de las Obras de Salubridad, en presencia de los interesados que concurran al acto.—Buenos Aires, Septiembre 10 de 1904.—*Federico C. Stavelius*, secretario.
v-29 Septiembre.

Saneamiento de la ciudad de Santa Fe

Se llama á licitación para la ejecución de las obras de saneamiento de la ciudad de Santa Fe, que consisten: 1° Red de cloacas colectoras de material vítreo en la ciudad, con las conexiones domiciliarias. 2° La cloaca máxima ó conducto principal de desagüe, incluyendo el sifón en el Arroyo del Hospital. 3° Las cámaras sépticas y colectora en la isla, casilla para bombas y calderas, casilla para el guardián y conducto de desagüe de la cámara séptica al riacho de Santa Fe. Las obras á ejecutar están descriptas en el pliego de condiciones, presupuesto y planos que los interesados pueden consultar en la oficina del Ingeniero Jefe, en esta Capital, calle Rivadavia 1255, los días hábiles de 1 á 4 p.m., y en el Juzgado Nacional de Sección en Santa Fe.

Se recibirán propuestas en el juzgado Nacional de Sección en Santa Fe hasta el 12 de Octubre próximo y en la Secretaría de la Dirección General de Obras de Salubridad, en esta Capital calle Rivadavia N°. 1255 el día 15 de Octubre próximo antes de las 2 p. m. en los formularios impresos que se entregará á los interesados que los soliciten.

Cada licitante presentará dos propuestas, ofreciendo en una, hacer las obras por determinado tanto por ciento de rebaja ó de aumento sobre el importe del presupuesto oficial, pagadero en dinero efectivo; y en la otra, ofreciendo hacer las obras por determinado tanto por ciento de rebaja ó de aumento sobre el importe del presupuesto oficial, pagadero en «Bonos de Obras de Salubridad» por su valor nominal. No se tomará en consideración propuesta alguna que no se presente en la doble forma que se acaba de indicar.

Deberá acompañarse á la propuesta un sello de cinco pesos por la primera foja, y uno de un peso por la siguiente, y también un certificado de depósito hecho en moneda nacional, en dinero efectivo, en el Banco de la Nación Argentina ó en la Sucursal del mismo en Santa Fe, á la orden del señor Director General de Obras de Salubridad de la Nación, por una suma que represente el uno por ciento del importe de la propuesta. Si se aceptara alguna propuesta y como garantía del contrato, dicho depósito se substituirá por otro hecho en el Banco de la Nación Argentina, de un cinco por ciento del valor de la propuesta, en dinero efectivo ó en «Bonos de Obras de Salubridad» al valor corriente en plaza.

La apertura de las propuestas tendrá lugar en esta Capital el día 15 de Octubre próximo á las 2 p. m. en el Salón de Sesiones de la Comisión de las Obras de Salubridad en presencia de los interesados que concurran al acto.—Buenos Aires, Agosto 25 de 1904. *Federico Stavelius*, Secretario. v-15-Octubre.

Por resolución de la Comisión de las Obras de Salubridad, se hace obligatoria la construcción de las obras domiciliarias, de acuerdo con la Ley 1917 y el Reglamento vigente, en las cuadras que se indican á continuación:

Distrito 13

Cangallo, de Anchorena á Billinghürst
Gallo, de Cangallo á Diaz Vélez.
Diaz Vélez, de Gallo á Billinghürst.

Distrito Nº 23

Córdoba, de Nueva Granada á Anchorena.
Bermejo, de Córdoba á Paraguay.
Paraguay, de Bermejo á Gallo.
Anchorena, de San Luis á Paraguay.
Cabrera, de Anchorena á Laprida.
San Luis, de Bermejo á Agüero.
Agüero, de Córdoba á Cabrera.

Se presentarán los planos en la Inspección General de Cloacas Domiciliarias, Rivadavia 1255, antes del 1º de Octubre próximo, y las obras domiciliarias deberán quedar terminadas, á más tardar el 1º de Diciembre del corriente año.

Los propietarios que no dieren cumplimiento á esta resolución, incurrirán en en las multas que establece el Reglamento vigente.—Buenos Aires, Agosto 25 de 1904. —*Federico C. Stavelius*, Secretario.

v-1º-Diciembre.

Provisión de alumino ferric

Se llama á licitación para el suministro de (500.000 kilogramos) quinientas toneladas métricas de alumino ferric, de acuerdo con el pliego de condiciones y muestras, que los interesados pueden obtener en la Inspección General de la Explotación (Rivadavia 1255) los días hábiles, de 12 á 4 p. m.

No se admitirá propuesta alguna que no esté de acuerdo con dicho pliego de condiciones.

La apertura de las propuestas, tendrá ugar el día 30 de Septiembre próximo, á as 2 p. m. en el Salón de Sesiones de la Comisión de las Obras de Salubridad, en presencia de los interesados que concurran al acto.—Buenos Aires, Agosto 11 de 1904. *Federico C. Stavelius*, Secretario.

v-30-Septiembre.

MINISTERIO DE AGRICULTURA

División de Minas y Geología

Solicitud de pertenencias de azufre Argentina 4ª 5ª y 6ª, Territorio de Los Andes.

Excmo. señor Ministro de Agricultura: Antonio J. Maresca, por don Gonzalo M. Clivio, según poder cuyo testimonio obra en los expedientes Nos. 228 y 227 C/901, y otros que tramitan por la Oficina de Minas y Geología, constituyendo domicilio legal en la calle Bolívar 173, á V.E., digo: Que como compruebo por el testimonio de escritura de cesión que acompaño, don Angel Flores C. ha cedido y transferido á mi mandante, sus derechos al cateo de azufre que solicitó y le fué concedido por V.E., por Decreto de 13 de Abril del corriente año, en el paraje del cordón de Llullaillaco (Territorio de Los Andes), según los límites que en él se detallan y se contienen en el expediente 3497-F-año 1903, de ese Ministerio. En tal virtud, viene mi mandante á manifestar la existencia de un criadero de azufre dentro de los límites de dicho cateo y á solicitar se le concedan y mensuren á su favor tres pertenencias que le corresponden con arreglo á la ley, en dicho criadero. La ubicación de dichas pertenencias es como se indica en el croquis adjunto y llevan de nombre Argentina 4ª, Argentina 5ª y Argentina 6ª. Los datos para ubicarlas y mensurarlas, son los siguientes: Las pertenencias son continuas, de seis hectáreas cada una y medidas como sigue: 600 metros con rumbo S. 30° S.E. y 100 metros con rumbo E. 30° N.; lo que forma un rectángulo de seis hectáreas. Estas medidas y rumbos son iguales para las tres pertenencias. El punto de partida es la pertenencia 4ª y en su lindero N.O. marcado con una cruz en el croquis. Los límites más precisos son los siguientes: Quedan más ó menos á diez kilómetros al naciente de la línea limítrofe con Chile. Al Norte da vista al volcán Llullaillaco, al Sur, al volcán Lastarria, también llamado Cerro del Azufre, al Este, serranía del Río Grande y al Oeste, Cerro de la Pena. De las pertencias parte un camino carretero llamado de Clivio que va hacia el Norte y pasando por el portezuelo de Llullaillaco va al Salar de Aguas Calientes. Las pertenencias quedan en un pequeño faldeo y sobre un reventon grande de azufre. Con dirección al poniente sale un camino de herradura que va por una quebrada hasta caer al Salar de Aguas Calientes ya mencionado, como á cinco kilómetros de las azufreras y siguiendo el camino de herradura hay una aguada denomina da de Gordillo. Las medidas y rumbos están tomados por el Nortemagnético Acompaño muestras del mineral.—Por tanto, pido á V.E. que teniendo por hecha la transferencia aludida y previo los trámites de estilo, se concedan y manden mensurar para mi mandante las pertenencias referidas. Es justicia, etc.—Otrosí digo: Que hago presente que el expediente que en esta solicitud menciono con el Nº 3497-F-903 corresponde al 4051-F-903 á que está agregado.—*Antonio J. Maresca.*—Presentada esta solicitud hoy tres de Junio de mil novecientos cuatro, á las dos pasado meridiano. Conste.—*Garrido.* —Buenos Aires, Junio 6/904. Informe la División de Industrias.—*Ibarguren.*—Buenos Aires, Junio 7 de 1904. Informe la Sección Minas.—*F. R. Cibils.*—Buenos Aires, 20 de Junio de 1904. A fin de ubicar con mayor precisión las pertenencias solicitadas, notifíquese al interesado para que indique de conformidad al Mapa I de la Cuestión de Límites Argentino Chileno la ubicación de las pertenencias que solicita, pues con los datos que expresa no es posible determinarla.—*H. D. Hoskold.*—Excmo. señor Ministro de Agricultura: Antonio J. Maresca, por don Gonzalo M. Clivio, en el expediente letra C/1370/904, sobre solicitud de pertenencias de azufre, á V.E. digo: Que evacuando la vista que se me ha conferido por la Oficina de Minas, acompaño un croquis calcado sobre el Mapa I de la Cuestión de Límites Chileno-Argentino, en el que he marcado con una cruz roja el lugar donde mi mandante solicita la ubicación de las pertenencias. Coincidiendo los datos geográficos de este croquis con los del que primeramente presenté, creo no habrá dificultad en la determinación de la ubicación referida, haciendo notar que lo que en el Mapa Oficial se llama Salar de Llullaillaco es el Salar Challarcarhua ó Callacarhua, tal como lo denominan los naturales del país y los exploradores.—Por tanto, ruego á V. E. se pase el presente escrito á la Oficina de Minas, á los efectos consiguientes. Es justicia, etc.—*Antonio J. Maresca.*—Buenos Aires, Agosto 8 de 1904. Pase á la División de Industrias, para que lo agregue á sus antecedentes.—*Ibarguren.*—Buenos Aires, Agosto 10/904.—A sus efectos, pase á la Sección Minas.—F. *R. Cibils*.—Buenos Aires, Agosto 25 de 1904.—Regístrese y publíquese en el Boletín Oficial, de conformidad con los Arts. 119 y 231 del Código de Minería. Fíjese cartel-aviso en las puertas de la Sección y notifíquese al interesado.—*H. D. Hoskold.* Nº 351-v-17 Sbre.

Pedido de pertenencias Argentina, 1ª 2ª y 3ª, de Azufre Territorio de Los Andes.

Excmo. señor Ministro de Agricultura: Antonio J. Maresca, por don Gonzalo M. Clivio, según poder cuyo testimonio obra en los expedientes Nºs 228 y 227 C/901 y otros que tramitan por la Oficina de Minas y Geología, constituyendo domicilio legal en la calle Bolívar 173, á V. E. digo: Que como compruebo con el testimonio de escritura de cesión que acompaño, don Angel Flores C. ha cedido y transferido á mi mandante sus derechos al cateo de azufre que solicitó y le fué concedido por V. E. por decreto de 13 de Abril del corriente año, en el paraje Cerro de la Estrella (Puna de Atacama), según límites que en él se detallan y se contienen en el expediente 3496 F/903 de ese Ministerio. En tal virtud, viene mi mandante á manifestar la existencia de un criadero de azufre dentro de los límites de dicho cateo y á solicitar se le concedan y mensuren á su favor tres pertenencias que le corresponden con arreglo á la ley en dicho criadero. La ubicación de dichas pertenencias, es como se indica en el croquis adjunto y llevan de nombre Argentina 1ª, Argentina 2ª y Argentina 3ª. Los datos para ubicarlas y mensurarlas, son los siguientes: Las pertenencias son contínuas de seis hectáreas cada una y medidas como sigue: 600 metros rumbo S.N. y 100 metros rumbo E. O., lo que forma un rectángulo de seis hectáreas, medidas, y rumbos estos iguales para las tres pertenencias. El punto de partida queda en la pertenenencia 1ª, lindero N.O. marcado con una cruz en el croquis. Los límites más precisos, son los siguientes: Las pertenencias quedan situadas en un cerro denominado de la Estrella y da vista al Norte á las solares del Volcán Challacarhua, al Sur, Camino de Aguas Calientes á Río Grande, al Este, Serranía y Salar de Río Grande y al Oeste, Volcán de Lastarria y Salar de Pajonales. En la parte poniente, pasa el camino que va á Río Grande y va formando una curva. Las pertenencias quedan próximamente á quince kilómetros al naciente de la línea limítrofe con Chile, en terreno de la Nación, incorporado por el fallo Buchanan.

Las pertenencias quedan sobre un grande reventón de azufre en la cumbre del Cerro de la Estrella. Las medidas han sido tomadas con el norte magnético. Acompaño la respectiva muestra del mineral. Por tanto, pido á V. E. que teniendo por hecha la transferencia aludida y previo los trámites de estilo, se concedan y mande mensurar para mi mandante las pertenencias referidas. Es justicia, etc. etc.—*Antonio J. Maresca.*—Otrosi digo: Que hago presente que el expediente que en esta solicitud menciono con el Nº 3496 F/903, corresponde al 4050 F/903 á que está agregado.—*Antonio J. Maresca.* Presentada esta solicitud, hoy tres de Junio de mil novecientos cuatro, á las dos pasado meridiano. Conste. *E. Garrido.*—Buenos Aires, Junio 6 de 1904.—Informe la División de Industrias.—*Ibarguren.*—Buenos Aires, Junio 7 de 1904.—Informe la Sección Minas.—*F. R. Cibils.*—Buenos Aires, Junio 21 de 1904.—No hallándose expresado en el mapa de la Puna de Atacama I de la cuestión de Límites Argentinochilena, el Cerro de la Estrella, y á fin de poder precisar la ubicación de las pertenencias solicitadas, con mayor claridad, notifíquese al interesado, para que declare si el Salar de Pajonales que indica es la Laguna Pajonal, expresada en dicho mapa y si el camino que indica

que va á Río Grande y que pasa al poniente formando una curva, es el que se halla indicado en el mapa al poniente y como á cinco kilómetros más ó menos de la Laguna Archibarca.—*H. D. Hoskold.* —Excmo. señor Ministro de Agricultura: Antonio J. Maresca, por don Gonzalo M. Clivio, en el expediente C N° 1371/904, sobre solicitud de las pertenencias de azufre, Argentina 1°, 2° y 3°, á V. E. digo: Que evacuando la vista que me ha conferido la Oficina de Minas, acompaño un croquis calcado sobre el mapa I de la cuestión de Límites Chilenoargentina, en el que he marcado con una cruz el lugar preciso donde solicita mi mandante las pertenencias. La Laguna de Pajonales, á que se hace referencia en la vista y que no está indicada en el croquis primitivo, queda al poniente del Cerro del Azufre, y el camino que va á Río Grande, es el mismo que se indica en el mapa oficial Con esta explicación, creo estará aclarado el punto por que se me ha corrido vista y, por tanto, pido se pase el presente, escrito á la Oficina de Minas, á los efectos consiguientes. Es justicia, etc.—*Antonio J. Maresca.*—Buenos Aires, Agosto 8 de 1904.—Pase á la División de Industrias para que lo agregue á sus antecedentes. —*Ibarguren.*—Buenos Aires, Agosto 10 de 1904.—A sus efectos, pase á la sección Minas.—*F. R. Civils.*—Buenos Aires, Agosto 10 de 1904.—A sus efectos, pase á la sección Minas. *F. R. Civils.*—Buenos Aires, Agosto 25 de 1904.—Regístrese y publíquese en el Boletín Oficial, de conformidad con los artículos 119 y 231 del Código de Minería.—Fíjese cartel-aviso en las puertas de la Sección y notifíquese al interesado.—*H. D. Hoskold.*

N° 352-v-17 Sptbre.

OFICINA DE PATENTES DE INVENCIÓN Y MARCAS DE FÁBRICA DE COMERCIO Y DE AGRICULTURA

MARCAS SOLICITADAS

Acta N° 14.189



Septiembre 9 de 1904.—Woelflin y Cía. Distinguir los artículos de las clases 1 á 79. v-17-Septiembre.

Acta N° 14.226

«Príncipe del Piamonte»

Septiembre 16 de 1904.—Federico Hormann y Cía.—Distinguir los artículos de la clase 59. v-22-Septiembre.

Acta N° 14.222



Septiembre 16 de 1904.—Roccatagliata, Lacorte y Cía.—Distinguir los artículos de las clases 1 á 58 y 60 á 79. v-22 Septiembre.

Acta N° 14.215



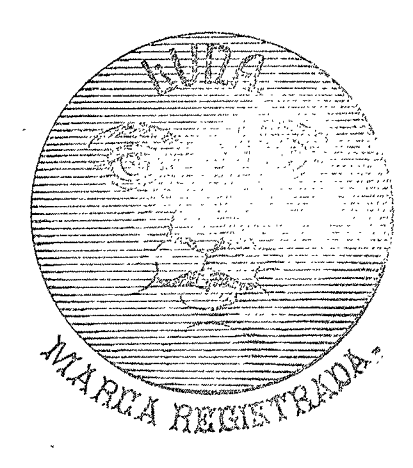
Septiembre 13 de 1904.—Juan Alban y Cía.—Distinguir los artículos de las clases 68 y 69. v-20-Septiembre.

Acta N° 14.223



Septiembre 16 de 1904.—Moore y Weinberg.—Distinguir telas, lonas, arpilleras y demás artículos de las clases 44 á 47. v-22-Septiembre.

Acta N° 14.225



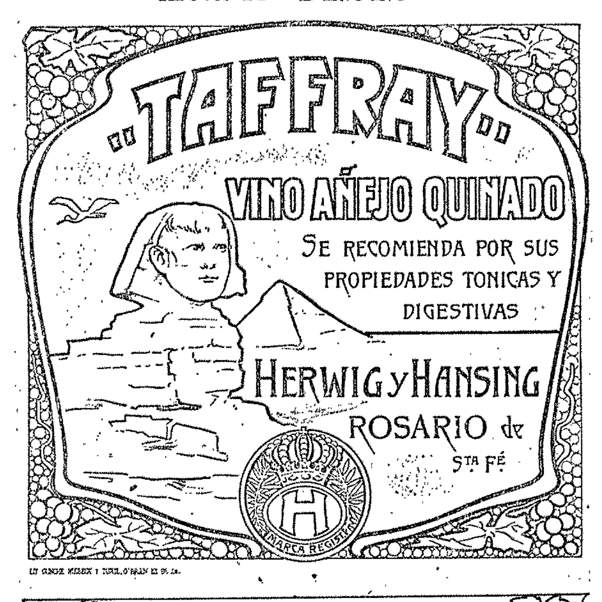
Septiembre 16 de 1904.—Rafael Calderazzi.—Distinguir estribos, espuelas, artículos de talabartería, virolas, pasadores, copas, rastras para tiradores, argollas, bombillas y mates, clases 26, 56 y 80. v-22-Septiembre.

Acta N° 14.224



Septiembre 16 de 1904.—Ashworth y Cía.—Distinguir tejidos y artículos de tienda, mercería y confecciones, clases 44 á 52, 54 y 55. v-22-Septiembre.

Acta Nº 14.212



Septiembre 13 de 1904. -Herwig y Hansing.—Distinguir una bebida especial, clases 68 y 69. v-20-Septiembre.

Acta Nº 14.206



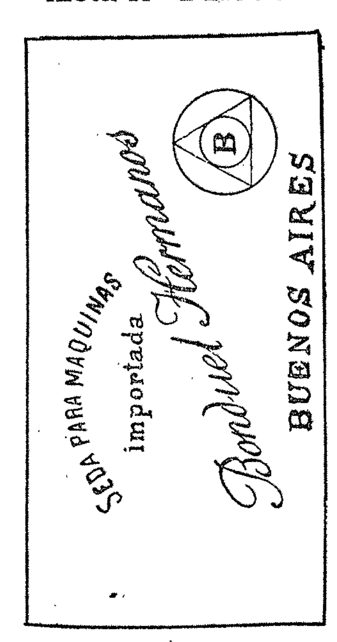
Septiembre 12 de 1904.—Juan Alban y Cía. Distinguir los artículos de las clases 68 y 69. v-20-Septiembre.

Acta Nº 14.207



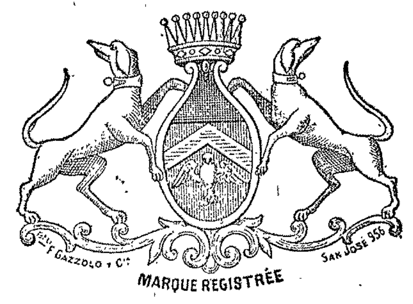
Septiembre 12 de 1904.—Angel Stafforini.—Distinguir calzados, clase 53. v-20-Septiembre.

Acta Nº 14.203



Septiembre 12 de 1904.—Bonduel Hnos. Distinguir los artículos de las clases 44 á 54. v-20-Septiembre.

Acta Nº 14.217



Septiembre 13 de 1904.—José A. Rébora.—Distinguir los artículos de las clases 68 y 69. v-20-Septiembre.

Acta Nº 14.216

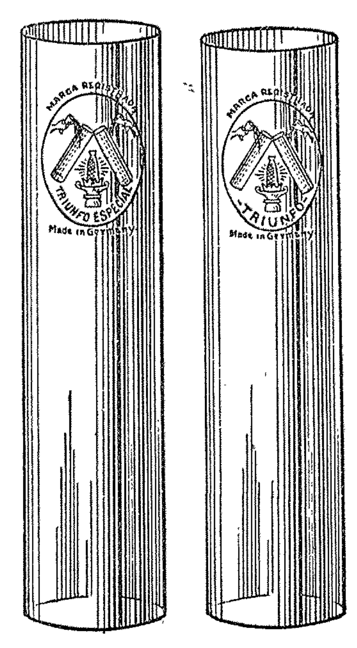






Septiembre 13 de 1904.—J. Olaizola, Arrizabalaga y Cía. Distinguir galletas, galletitas y bizcochos, clases 65 y 66. v-20-Septiembre.

Acta Nº 14.221



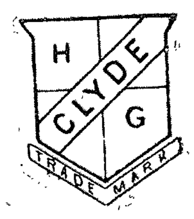
Septiembre 15 de 1904.—Ignacio Stern. —Distinguir los artículos de las clases 39 y 40, especialmente mechas para luz incandescente v-21-Septiembre.

Acta Nº 14.213



Septiembre 13 de 1904.—Real Companhia Vinícola do Norte de Portugal.—Distinguir vinos de oporto, clase 68. v 20-Septiembre.

Acta Nº 14.208



Septiembre 12 de 1904.—David R. Gunn é hijos.—Distinguir los artículos de las clases 9, 33 y 73. v-20-Septiembre.

Acta Nº 14.211

«ADVANCE»

Septiembre 12 de 1904.—Juan y José Drysdale y Cía.—Distinguir los artículos de las clases 2, 3, 9, 15 á 47, 55 y 64. v-20-Septiembre.

Acta Nº 14.210

«UTOPIA»

Septiembre 12 de 1904.—Juan y José Drysdale y Cía.—Distinguir los artículos de las clases 2, 3, 9, 15 á 47, 55 y 64. v-20-Septiembre.

Acta Nº 14.122



Agosto 27 de 1904.—Spinelli, Brunetti y Cía.—Distinguir los artículos de las clases 61 á 71. v-17 Septiembre.

Acta Nº 14.194



Septiembre 10 de 1904.—Gilchrist y Cía.—Distinguir los artículos de la clase 9. v-17-Septiembre.

Acta Nº 14.202



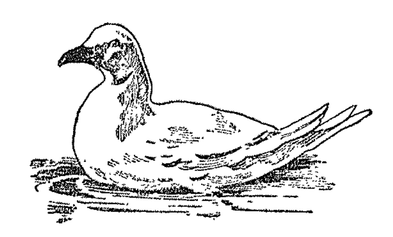
Septiembre 10 de 1904.—Miguel Lardies.—Distinguir los artículos de las clases 1 á 79. v 17 Septiembre.

Acta Nº 14.198

«PLATINA»

Septiembre 10 de 1904.—Ernesto A. Bunge, y J. Born.—Distinguir harinas y productos de molinería, clase 1. v-17-Septiembre.

Acta Nº 14.190



SEAGULL

(LA GAVIOTA)

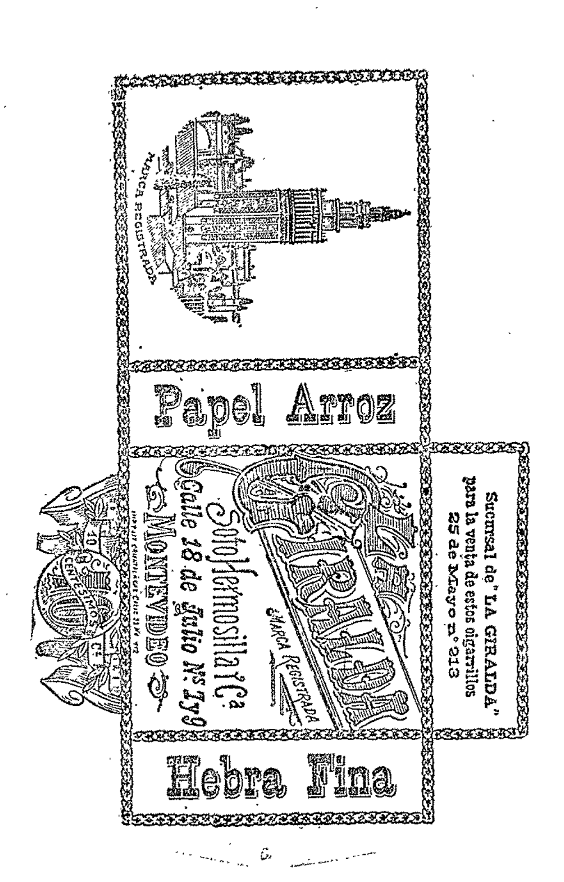
Septiembre 9 de 1904.—Lever Brothers, Limited.—Distinguir aceites, glicerina, soda, fósforos, velas, bujías, azul para lavar, jabones, detergentes, perfumería, polvos de jabón y almidones, clases 9, 11, 12, 14, 58, 64 y 70. v-17-Septiembre.

Acta Nº 14.220



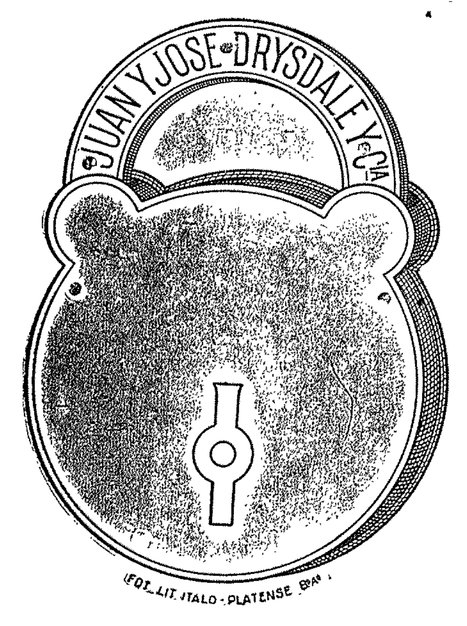
Septiembre 14 de 1904. — Manuel Malagrida. Distinguir los artículos de las clases 1 y 59. v-20 Septiembre.

Acta Nº 14.219



Septiembre 14 de 1904. — Soto, Hermosilla y Cía. Distinguir los artículos de las clases 1 y 59. v-20-Septiembre.

Acta Nº 14.209



Septiembre 12 de 1904.—Juan y José Drysdale y Cía.—Distinguir los artículos de las clases 8 á 55 (envase). v-20-Septiembre.

Acta Nº 14.204



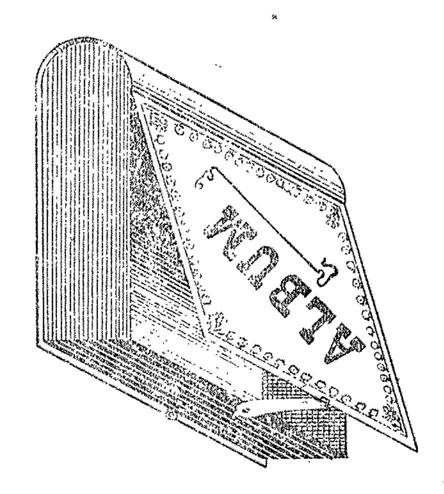
Septiembre 12 de 1904.—Mosso Hnos.—Distinguir los artículos de las clases 61 á 71. v-20-Septiembre.

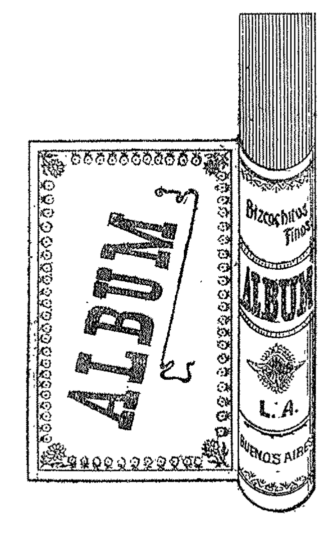
Acta Nº 14.205



Septiembre 12 de 1904.—Castillo, Michalowiez y Cía.—Distinguir los artículos de las clases 9, 17, 18, 19, 20, 22, 33, 72 y 74. v-20-Septiembre.

Acta Nº 14.191





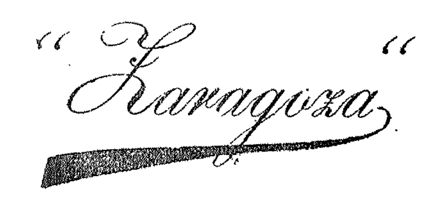
Septiembre 9 de 1904.—Lázaro Allende. Distinguir bizcochos y galletitas, clases 65 y 66 (envase). v 17 Septiembre.

Acta Nº 14.201



Septiembre 10 de 1904.—Miguel Lardies. —Distinguir los artículos de las clases 1 á 79. v-17-Septiembre.

Acta Nº 14.199



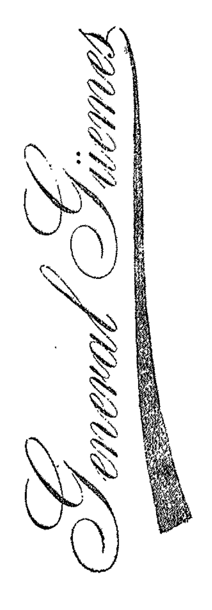
Septiembre 10 de 1904.—Miguel Lardies.—Distinguir los artículos de las clases 1 á 79. v-17-Septiembre.

Acta Nº 14.192



Septiembre 10 de 1904.—Sucesores de J. Ripoll.—Distinguir los artículos de las clases 59 y 72. v-17-Septiembre.

Acta Nº 14.200



Septiembre 10 de 1904.—Miguel Lardies.—Distinguir los artículos de las clases 1 á 79. v-17-Septiembre.

Acta Nº 14.193

«GERVILLE»

Septiembre 10 de 1904.—Francisco F. Carriço.—Distinguir los artículos de la clase 68, especialmente vino champagne. v 17-Septiembre.

Acta Nº. 14.195

«SUBLIMA»

Septiembre 10 de 1904—Ernesto A. Bunge y J. Born.—Distinguir harinas y productos de molinería, clase 1. v-17-Septiembre.

Acta Nº 14.196

«FAVORITA»

Septiembre 10 de 1904.—Ernesto A. Bunge y J. Born.—Distinguir harinas y productos de molinería, clase 1. v-17-Septiembre.

Acta. Nº. 14.197

«RIO BRANCO»

Septiembre 10 de 1904.—Ernesto A. Bunge y J. Born —Distinguir harinas y productos de molinería, clase 1. v-17-Septiembre.

Acta Nº 14.214



Septiembre 13 de 1904.—Juan Alban y Cía.—Distinguir los artículos de las clases 68 y 69. v-20-Septiembre.

Acta Nº 14.218



Septiembre 14 de 1904. — Julio Llanos. Distinguir los artículos de la clase 29. v-20-Septiembre.

Tip. Penitenciaría Nacional.